



Til Sjøfartsdirektoratet
PB 2222
N-5509 HAUGESUND

07.03.2024

Norboat AS- Båtbransjeforbundet i Norge, har følgende innspill til forslag om forskrift om forbud mot utslipp av kloakk fra fritidsbåter i Oslofjorden.

Båtbransjen er enig i at Oslofjorden skal være ren og sunn, da fjorden er hele grunnlaget for båtlivet i regionen. Men innføring av et septiktømmeforbud fra fritidsbåter fremstår som et unødvendig symboltiltak. En slik forskrift vil påføre båteiere og kommuner vesentlige kostnader, samt bidra til økte CO2 utslipp fra fritidsbåtflåten (kjøring for å tømme septik).

Det er i dag flere godt kjente og godt dokumenterte årsaker til Oslofjordens tilstand. Avrenning fra jordbruket, manglende nitrogenrensing i renseanlegg og renseanlegg som flyter over når det regner er blant de største kildene til dårlig miljø i Oslofjorden. Utslipp fra fritidsbåter, selv i høysesongen, er ikke engang målbart i denne sammenhengen selv om man legger til grunn de fakta som presenteres i utredningen «Forbud mot utslipp av septik fra fritidsbåter i Oslofjorden» utarbeidet av Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet.

Vi viser til det ferske eksemplet fra Oslo, der det i høst rant ut 130 millioner liter urensset kloakk innerst i Oslofjorden, med en tilhørende anbefaling om å ikke bade. Det tok kun få dager før anbefalingen ble trukket tilbake og Oslofjorden ble «friskmeldt». Hvis det er slik at det kun tar få døgn før 130 millioner liter kloakk ikke lenger er et problem for de badende, fremstår det å innføre et forbud mot utslipp av kloakk fra fritidsbåter som meningsløst.

Vi vil også minne om at septik fra fritidsbåter er kvernet, i motsetning til septik/kloakk fra husstander, da båttoaletter har pumper(manuelle eller elektriske) som knuser/kverner avfallet når det pumpes inn i tank eller til sjø. De fleste båter med septiktank har som regel også en kvernpumpe som tømmer septiktanken.

Sjøfartsdirektoratet og Miljødirektoratet skriver i tidligere nevnte utredning at de ikke har grunnlag for å fastslå at et forbud vil bedre miljøtilstanden i fjorden og at de heller ikke har grunnlag for å si at et forbud vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Med en så tydelig konklusjon er det derfor oppsiktsvekkende at man likevel anbefaler at forskriften innføres.

I høringen/utredningen konkluderes det med at utslipp fra fritidsbåter ikke har en målbar eller påviselig negativ miljøeffekt. Tallmaterialet fra utredningen er hentet fra KNBFs båtlivsundersøkelse. Selv om dette pr dags dato er det beste tilgjengelige tallmateriale, er dette kun et estimat basert på et begrenset, men representativt utvalg. Det vil således være muligheter for store feilkilder i tallmaterialet som en eventuell forskrift skal baseres på.

Den eneste måten å forbedre dette tallmaterialet på er å innføre det lenge etterlengtede obligatoriske fritidsbåtregisteret som bransjen har jobbet i flere år for å få innført.

ICOMIA(International Council of Marine Industry Associations), der Norboat representerer båtbransjen i Norge, utga i 2023 en livssyklusrapport på 9 ulike fritidsbåter, med 5 ulike fremdriftsløsninger. I rapporten konkluderes det med at gjennomsnittlig antall driftstimer på en



fritidsbåt er 35 til 48 timer pr år. I Norge, når man henter ut data fra båtmotorenes CPU ser man en tendens til enda lavere antall driftstimer, ned mot 15 timer pr sesong. Dette understreker hvor få timer norske fritidsbåter blir benyttet, og at mengden septik som slippes ut fra fritidsbåtene dermed er marginal.

Det fremstår også som prematurt å innføre en forskrift om forbud uten at nødvendig og egnet infrastruktur er etablert, slik at båtbrukerne skal kunne etterleve forskriften. I dag er det kun et fåtall tømmestasjoner i denne regionen og flere av dem er i tillegg ute av drift i lange perioder. Dersom forskriften iverksettes fra 1/7 2024 vil mange båtbrukere måtte avstå fra båtbruk, som følge av manglende og utilstrekkelig infrastruktur.

Dersom et slikt forbud likevel skal innføres, har vi følgende innspill:

- Rimelig tid for båtseiere til å innrette seg

Det vil ta tid for eiere av eldre båter å bygge dem om, slik at tømmestasjoner faktisk kan benyttes. Det blir stadig færre båtseiere som utfører ombygging og vedlikehold selv, og norske båtverksteder er allerede overarbeidet hver vår før alle båter skal på vannet. Det vil med andre ord være tidkrevende å installere dekkstøpping av kloakk på de båter som har installert toalett med septiktank, og desto mer tidkrevende å tilpasse de båter som ikke er utstyrt med septiktank- hvis det i det hele tatt er mulig. Dette er også tidkrevende og kostbare installasjoner.

- Økonomiske konsekvenser for båtseiere

De største og flotteste båtene har som regel toalett som kan tømmes i anlegg. Men de fleste fritidsbåter er ikke i denne kategorien. Båtene er ofte eldre, de eies av helt vanlige mennesker og benyttes av mange som et alternativ til hytte eller dyre sydenturer. For disse vil den økonomiske konsekvensen være vesentlig. Og den kommer på toppen av alt annet som har inntruffet i denne dyrtiden. Vi ber om at en tilskuddsordning vurderes for å dempe den økonomiske belastningen.

- Manglende infrastruktur og kostnader for kommunene

Direktoratet skriver at man ikke pålegger kommuner og båtseiere en direkte plikt til å etablere flere tømmeanlegg. Men denne infrastrukturen vil være avgjørende for at et slikt forbud vil kunne etterleves. Det er i dag kun et fåtall tømmestasjoner, i svært varierende tilstand, og mange av dem er sjelden i drift. Det finnes heller ingen god oversikt over plassering eller tilgjengelighet. Mange av stasjonene har også blitt stengt for andre enn båtforeningens medlemmer.

Dette må være utbedret før et eventuelt forbud kan tre i kraft.

Det er en kjent sak at økonomien er svært presset for mange kommuner og prioriteringene er tøffe. Vi frykter at tømmestasjoner vil nedprioriteres med mindre kommunene pålegges å tilrettelegge for dette og at de kompenseres økonomisk for dette fra staten.

- Verdifall på bruktbåter og vrakbåtproblematikk

Det vil være mange eldre båter det ikke er mulig eller økonomisk hensiktsmessig å bygge om for å møte kravene i forskriften. For mange vil kostnaden være så stor at den langt overgår båtens verdi. Det er sannsynlig at dette forbudet vil føre til en rekke vrakbåter/kasserte båter. Dette er allerede et problem i Norge, da vi fortsatt ikke har et obligatorisk fritidsbåtregister. Vrakpanten er også så lav at det ikke incentiverer til utskifting av fritidsbåt.

Å selge en bruktbåt som ikke tilfredsstiller kravene, vil være tilnærmet umulig og dermed vil dette også kunne føre til et kraftig verdifall på bruktbåter.



- Håndheving og holdninger

Det er foreslått at politiet skal være kontrollmyndighet. Politiet viser selv til at det vil være utfordrende å kontrollere og føre tilsyn med fritidsbåtene etter det planlagte regelverket. Politiets ressurser i Oslofjorden er begrensede, og håndheving av allerede eksisterende lover og regler på vannet som fart, vestbruk og promille fremstår som begrenset.

- Informasjonsbehov

Vi anbefaler at det utvikles en oversiktlig, digital tjeneste som gir båtbrukere oppdatert informasjon om plassering av tømmestasjoner og deres driftsstatus.

Oppsummert anbefaler vi at en forskrift om forbud mot utslipp av kloakk fra fritidsbåter i Oslofjorden skrinlegges, og at det snarlig innføres et obligatorisk fritidsbåtregister.

Norboat er Båtbransjeforbundet i Norge og representerer den norske fritidsbåtbransjen. Dette omfatter nær 400 medlemsbedrifter som har sitt daglige virke i fritidsbåtbransjen. Vi sender inn dette på vegne av oss selv som organisasjon, basert på innspill fra våre medlemsbedrifter.

Sign.

Magnus Frøshaug Ryhjell
Daglig leder

Sign.

Thomas Nicolai Bjønness
Medlemsansvarlig