

Sjøfartsdirektoratet  
Postboks 2222 Raglemyr  
5509 HAUGESUND

Deres ref.:  
2023/120380-1

Vår ref. (saksnr.):  
24/118 - 8

Saksbeh.:  
Trond Helge Hem, 924 29 799

Dato:  
11.04.2024

## Høring - Forskrift om forbud mot utslipp av kloakk fra fritidsbåter i Oslofjorden - høringsuttalelse fra Oslo kommune

Byrådet avgir i henhold til delegeret fullmakt følgende høringsuttalelse til Sjøfartsdirektoratets forskriftsforslag om ovennevnte:

Oslo kommune viser til forskriftsforslag om forbud mot utslipp av kloakk fra fritidsbåter i Oslofjorden, som Sjøfartsdirektoratet på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet sendte på høring 3. januar 2024. Høringsfristen var satt til 9. april d.å. men kommunen har fått utsatt frist til 11. april d.å.

Forslaget er en oppfølging av «Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv», en femårig plan som ble vedtatt av regjeringen i 2021. Oslo kommune er positiv til at staten med dette har kommet videre i arbeidet med en nasjonal forskrift, og støtter forslaget om et generelt forbud.

Det er ønskelig med et slikt felles regelverk som gjelder alle kommunene innenfor det geografisk avgrensede området. Dette vil, gitt at innretningen på forslaget opprettholdes, gi best miljøeffekt og størst klarhet for brukerne av Oslofjorden.

Oslo kommune tror at et generelt forbud mot utslipp av kloakk fra fritidsbåter i Oslofjorden vil bli møtt med betydelig forståelse og aksept i befolkningen og blant båtfolket. En alternativ tilnærming med konstruksjonskrav ville enten bidratt til unødig høye ombyggingskostnader for mange båteiere eller så omfattende unntak at det kunne bli stilt spørsmål ved nytten av forbudet. Alt i alt framstår et generelt forbud som best.

Vi er også enige med direktoratet i at et forbud bør følges opp med informasjonskampanjer. Høringsnotatet peker på at et slikt holdningsskapende arbeid kan gjøre båtfolket bevisste på det nye regelverket og konsekvensene av denne typen utslipp for Oslofjorden. Notatet viser også til at effekten av slikt holdningsskapende arbeid sannsynligvis blir best hvis det involverer interesseorganisasjoner, bransjeforeninger og samarbeidende etater.

Siden forbudet gjelder en rekke kommuner vil Oslo kommune anbefale at staten tar et overordnet ansvar for å gjennomføre et slikt målrettet informasjonsarbeid. Det antas at dette både vil være best ressursbruk og mest effektivt for å nå ut til flest mulig med et enhetlig budskap.

Byrådet fastslår i sin politiske plattform, Hammersborgerklæringen, at det vil innføre forbud mot tømning av septik, samt anlegge flere mottaksanlegg for septik fra fritidsbåter, i 2024.

Et generelt forbud som gjelder alle kommunene er, som nevnt ovenfor, best for Oslofjorden og brukerne av denne. I det tilfelle forskriftsprosessen i staten skulle ta betydelig lenger tid enn planlagt, er Oslo kommune samtidig opptatt av å sikre at et forbud kommer på plass i 2024. Vi vil informere om at kommunen derfor har startet arbeidet med en lokal forskrift. En lokal forskrift er primært en sikkerhetsventil. Hvis staten raskt innfører et nasjonalt forbud som følger hovedlinjene i forslaget som nå er på høring, vil arbeidet med en lokal forskrift bli avsluttet. Dersom en lokal forskrift blir innført, og et nasjonalt forbud i tråd med forslaget deretter blir vedtatt, vil det også være naturlig å ta skritt for å oppheve det lokale regelverket. Forslaget til lokal forskrift er i all hovedsak likt forslaget til nasjonal forskrift. Det er kun gjort mindre tilpasninger for å ta høyde for ulik geografisk avgrensning og ulikt hjemmelsgrunnlag.

Vi merker oss at direktoratet i høringsnotatet skriver at forbudet ikke pålegger kommuner og båthavner en direkte plikt til å etablere flere tømmeanlegg, og at det er opp til den enkelte båteier/fører å finne løsninger som overholder forbudet. Det blir samtidig viktig med tilstrekkelig tømmekapasitet for å sikre oppslutning om forbudet. Kommunene og havneeierne har ansvaret for tilstrekkelig kapasitet, jf. forurensningsloven § 26. I praksis vil innføringen av forskriften derfor medføre økte kostnader for kommunene.

Byrådet har som omtalt over også som mål å få på plass et forbud, og det ble derfor satt av 8 mill. for å øke tømmekapasiteten i kommunens budsjett for 2024. Ytterligere behov for 2025 og senere vil eventuelt bli vurdert i de kommende års budsjettprosesser.

Arbeidet med å få på plass økt tømmekapasitet er i gang, men vi er informert om at leverandørmarkedet kan være presset. Det er grunn til å tro at mange kommuner nå etterspør den samme typen innretninger, noe som kan lede til lengre leveringstid enn normalt. Per i dag vurderer vi at Oslo kommune i beste fall vil kunne ha en forbedret tømmekapasitet på plass til sommerferien 2024, men nevnte leveranseutfordringer kan gjøre at dette kommer på plass noe seinere i år. Vi vil få nærmere klarhet i denne framdriften ut over våren.

Selv om direktoratet vektlegger at den enkelte båteier har valgfrihet i hvordan forbudet skal overholdes, bør det påpekes at forslaget vil medføre tildels betydelige kostnader for de som tilpasser seg ved å bygge om båtene. Båteiere med båter produsert før 2006 vil oppleve varierende kostnader: for båter produsert mellom 1998 og 2006 vil disse være relativt moderate, mens for båter som er eldre enn 1998 vil ombygging kunne koste opp mot 100 000 kr.

Selv om Oslo kommune generelt støtter forskriften og innretning på denne, har vi enkelte innspill til forskriftsteksten som vi ber direktoratet vurdere nærmere. Innspillene er hovedsakelig forslag til presiseringer eller forenklinger:

- siden forskriften vil gjelde privatpersoner og deres bruk av fritidsbåter, mener vi det er god grunn til at begrepet «fritidsbåt» bør defineres under § 2, slik at det fremgår direkte av forskriften hvilken type båter som omfattes av forbudet. Vi mener dette er fordelaktig for å gjøre forskriften mest mulig tilgjengelig for båtfolket. Siden forskriften er hjemlet i småbåtloven, vil det være nærliggende at småbåtlovens § 1 nr. 2 sin definisjon av fritidsbåt legges til grunn.
- i § 2 a, under definisjonen av «toalett» brukes begrepet «sanitært avfall» uten å være definert nærmere. Det kan derfor stilles spørsmål om «sanitært avfall» har et annet meningsinnhold enn «kloakk» som er definert i § 2 b. Av høringsnotatet går det fram at formålet med definisjonen er at alle former for toalett skal omfattes. Vi ber direktoratet vurdere å ta ut «alle former for

sanitæranlegg for oppbevaring av sanitært avfall om bord». Dette kan gjøre definisjonen under § 2 a enklere og mindre uklar.

- Unntaksbestemmelsene under § 4:
  - Bokstav a omtaler unntak som følge av skade på fartøy. Slik vi forstår denne bestemmelsen er dette en nødrettsbestemmelse som kun kommer til anvendelse om det plutselig oppstår en skade som forårsaker utslipp av kloakk, og ikke er en legitimering av bruk av skadet båt med ødelagt toalettanlegg. Vi ber derfor direktoratet vurdere om formålet med denne bestemmelsen kan presiseres.
  - Bokstav b omtaler unntak for fritidsbåter med kloakkrenseanlegg. For å gjøre teksten mer tilgjengelig, og uten å lene seg for mye på den tekniske henvisningen til ISO-standarden, ber vi direktoratet vurdere en justering av typen «fritidsbåter som har et system for å rense kloakken om bord slik at utslipp kan skje uten skade for menneskers helse eller miljøet».

Vi ser at å henvise til den konkrete ISO-standarden kan være hensiktsmessig da det gir den enkelte mulighet til å se hvilken standard som gjelder. Ved å være så konkret er det imidlertid en risiko for at forskriftsteksten må oppdateres/endres hver gang det kommer en ny ISO-standard. Vi ber i lys av dette direktoratet vurdere om en henvisning til en konkret standard er nødvendig i selve forskriften.

- Av § 5 går det fram at det er båtfører som er ansvarlig for å overholde bestemmelsene i forskriften. Forskriften er hjemlet i småbåtloven, som i § 27 uttrykker et solidarisk ansvar mellom båtfører og båtøier, så vidt ikke annet følger av den enkelte bestemmelse eller sammenhengen. Vi kan se at det er gode grunner for å tydeliggjøre ansvaret, og i dette tilfellet plassere det hos båtføreren som disponerer farkosten. Samtidig kunne det vært en fordel om det i forarbeidene til forskriften går fram hvorfor man avviker fra hovedregelen om solidarisk ansvar, og ber direktoratet vurdere en omtale av dette.
- I § 6 legges det opp til at politiet kan kontrollere at forbudet overholdes. Det går fram av høringsnotatet at hjemmelsloven ikke har sanksjonsmuligheter for tømning i strid med regelverket. I høringsnotat vises til at politiet har gitt uttrykk for at det vil være utfordrende å kontrollere og føre tilsyn med fritidsbåtene etter det planlagte regelverket. Det er derfor forståelig at forslag til forskrift ikke vektlegger sanksjonselementet sterkere. Informasjons og holdningsskapende arbeid samt en tilstrekkelig tømmekapasitet vil antagelig være langt viktigere for å sikre god etterlevelse av regelverket.

Samtidig vil vi peke på at forurensningsloven har straffebestemmelser i kapittel 10. Det kan derfor være en mulighet at forskriften også hjemles i forurensningsloven slik at det kan ilegges sanksjoner ved overtredelse. Vi er i tvil om det praktiske behovet for dette, men ber direktoratet vurdere denne muligheten.

Vennlig hilsen

Inger-Anne Ravlum  
kommunaldirektør

Andreas Thesen Tveteraas  
seksjonssjef

Kopi til:  
Bymiljøetaten  
Vann- og avløpsetaten

Mottakere:  
Sjøfartsdirektoratet

Postboks 2222 Raglamyr

5509

HAUGESUND