
PM

Utfärdat 2025-06-05

Diarienummer 2024–12741

Ärendenr. GRE-2025-00023

Handläggare

Carin Ström

Telefon: 031-368 38 94

E-post: carin.strom@miljo.goteborg.se

Malin Jarvind

Telefon: 031-368 58 11

E-post: malin.jarvind@grefab.se

Liselotte Torgersson

Telefon: 031-368 58 02

E-post: liselotte.torgerson@grefab.se

Återrapportering av kommunfullmäktiges uppdrag till miljö- och klimatnämnden att med Grefab ta fram en modell för miljödifferenterade båtplatsavgift i Göteborg Stads småbåtshamnar

Förslag till beslut

1. Miljö- och klimatnämnden godkänner återrapporteringen av kommunfullmäktiges uppdrag den 7 november 2024 § 451 till nämnden att med Grefab ta fram en modell för miljödifferenterad båtplatsavgift i Göteborg Stads småbåtshamnar.
2. Miljö- och klimatnämnden förklarar kommunfullmäktiges uppdrag den 7 november 2024 § 451 till nämnden att med Grefab ta fram en modell för miljödifferenterad båtplatsavgift i Göteborg Stads småbåtshamnar fullgjort.

Sammanfattning

Miljö- och klimatnämnden och Grefab har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att utreda och ta fram en modell för miljödifferenterad båtplatsavgift i Göteborgs Stads småbåtshamnar. Sammantaget visar utredningen att en miljödifferenterad hamnavgift kan vara en effektiv åtgärd för att minska fritidsbåtssektorns miljöpåverkan. Det förutsätter att det finns branschgemensamma miljökrav som säkerställer god acceptans hos båtägare, samt ett nationellt båtregister som gör det möjligt för hamnarna att på ett resurseffektivt sätt ta del av resultat från bedömningar och återkommande besiktningar av båtar, motorer och övrig utrustning. Ekonomiska incitament bör kombineras med andra åtgärder för att maximera miljönyttan. Exempel på åtgärder har identifierats inom ramen för uppdraget ”att inom ram utreda och ge förslag på effektiva åtgärder som syftar till att stimulera ökad hållbarhet vid stadens fritidshamnar”¹.

¹ [att inom ram utreda och ge förslag på effektiva åtgärder som syftar till att stimulera ökad hållbarhet vid stadens fritidshamnar](#)

Bedömning ur ekonomisk dimension

En miljödifferenterad hamnavgift utan ett nationellt båtregister bedöms innebära ökade administrativa kostnader för Grefab då detta kräver egen insamling av uppgifter som motortyp, motorstyrka och använt bränsle, vilket i förlängningen kan leda till höjda avgifter ut till Grefabs kunder.

En framtida ökad elektrifiering av fritidsbåtsflottan kan skapa ökade intäkter för Grefab om investering i infrastruktur för elladdning sker och båtägare erbjuds laddning i hamnarna.

Bedömning ur ekologisk dimension

En miljödifferenterad hamnavgift kan bidra till en ökad andel miljövänliga fritidsbåtar. En sådan förändring har potential att minska utsläpp, buller och andra negativa effekter på vattenmiljö och ekosystem.

Elbåtar lyfts ofta fram som ett alternativ med låg miljöpåverkan, men även äldre båtar kan vara fördelaktiga ur ett livscykelperspektiv – särskilt med tanke på fritidsbåtars generellt låga nyttjandegrad. Livscykelanalyser visar att fortsatt användning av befintliga båtar i vissa fall kan vara mer miljömässigt hållbart än nyproduktion av såväl traditionella som elektrifierade fritidsbåtar.

Mot denna bakgrund är det viktigt att de kriterier som ska styra avgiftsdifferentieringen vilar på ett brett och välgrundat underlag. Annars finns risk att styrmedlet får begränsad eller till och med oönskad effekt ur miljösynpunkt.

Bedömning ur social dimension

En miljödifferenterad hamnavgift kan uppfattas som orättvis om den leder till att båtägare med äldre båtar får högre avgifter – samtidigt som elbåtsägare premieras.

Syftet med avgiftsdifferentieringen är att minska fritidsbåtarnas miljöpåverkan, vilket i förlängningen bidrar till en bättre vattenmiljö. Detta gynnar invånarnas tillgång till rekreation och naturupplevelser i stadens närmiljö.

Samverkan

Grefab har informerat om ärendet i bolagets samverkansgrupp den 6 maj 2025.

Ärendet

Miljö- och klimatnämnden har i Göteborg Stads budget 2024 fått i uppdrag att i samverkan med Grefab ta fram en modell för miljödifferenterad båtplatsavgift i Göteborg Stads småbåtshamnar.

Miljöförvaltningen har i samverkan med Grefab undersökt hur en miljödifferenterad båtplatsavgift kan utformas och implementeras i Grefabs verksamhet. Förvaltningen och bolaget har tagit fram likalydande tjänsteutlåtanden som ska behandlas i miljö- och klimatnämnden respektive Grefabs styrelse.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Motion om att införa en modell för differentierade hamnavgifter för att premiera mindre miljöbelastande fritidsbåtar i kommunens hamnar

Uppdraget initierades 2021 genom en motion² från Helena Norin (MP) och Karin Pleijel (MP) om att införa en modell för differentierade hamnavgifter för att premiera mindre miljöbelastande fritidsbåtar i kommunens hamnar.

Miljöförvaltningen bedömde att en sådan modell skulle kunna vara ett effektivt verktyg för att minska miljöpåverkan från fritidsbåtar och föreslog att avgifterna skulle baseras på faktorer som bottenfärger, avfallshantering, användning av kemikalier, avgasrening, buller och typ av båtplats. Miljö- och klimatnämnden godkände förslaget i motionen³ (miljö- och klimatnämnden 2021-09-21 § 199).

Grefab behandlade samma motion⁴ (Protokollsutdrag med yttrande, Grefab 2021-09-15 § 72) och ansåg att omfattande utredningsinsatser och resurser skulle krävas för att utveckla kriterier för mindre miljöbelastande fritidsbåtar. Dessutom ansåg Grefab att de saknar verktyg och resurser som behövs för att på ett kvalitetssäkert sätt miljöklassa motorer, bottenfärg och båtar och att bolagets prissättning som baseras på båtens storlek, är en betydande och tydlig faktor i miljöfrågan för kunderna. Vidare konstaterade Grefab att de redan aktivt arbetar med flera åtgärder för att främja ett hållbart båtliv.

Kommunfullmäktige avstyrkte miljöpartiets motion⁵ (2022-02-24 § 20). I stället beslutades att Miljö- och klimatnämnden och Grefab får i uppdrag att inom ram utreda och ge förslag på effektiva åtgärder som syftar till att stimulera ökad hållbarhet vid stadens fritidshamnar.

Motion om att införa en modell för differentierade hamnavgifter för att premiera mindre miljöbelastande fritidsbåtar i kommunens hamnar

I en motion av Stina Svensson (FI), Helena Norin (MP) och Gertrud Ingelman (V) om en miljö- och klimatanpassad avgiftsmodell för båtplatser och uppläggningsplatser föreslås kommunfullmäktige att besluta att Miljö- och klimatnämnden och Grefab ges i uppdrag

² [Göteborgs Stad kommunfullmäktige](#)

³ [MKN r 2021-9995](#)

⁴ [Protokollsutdrag med yttrande, Grefab 2021-09-15 § 72](#)

⁵

[http://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/NamndhandlingarArkiv/SamrumPortalArkiv_2020-2022.nsf/C1258B1600733279C12587E600378EA3/\\$File/Handling_2021_nr_257.pdf?OpenElement](http://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/NamndhandlingarArkiv/SamrumPortalArkiv_2020-2022.nsf/C1258B1600733279C12587E600378EA3/$File/Handling_2021_nr_257.pdf?OpenElement)

att utreda en ny avgiftsmodell för båtplatser och uppläggningsplatser. Modellen ska förutom längd och bredd på båten inkludera miljö- och klimataspekter. Avgiften för båtar med stor miljö- och klimatpåverkan ska öka till förmån för mindre miljöbelastande båtar⁶ (Handling 2022 nr 132).

I oktober 2022 lämnade miljö- och klimatnämnden sitt yttrande över remiss gällande en motion från Stina Svensson (FI), Helena Norin (MP) och Gertrud Ingelman (V). Målet var att skapa en avgiftsmodell som gynnar båtar med lägre miljö- och klimatpåverkan. Miljöförvaltningen bedömde att uppdraget kunde genomföras under ledning av Grefab. Miljö- och klimatnämnden avstyrkte motionen⁷ den 18 oktober 2022 (§ 197) med motivering: *”Ett likande uppdrag gavs från kommunfullmäktige i slutet av 2021. Arbetet pågår enligt uppföljning per september inom ramen för arbetet med god vattenstatus. Tanken och principen att förorenaren ska betala är god. Dock menar vi att detta blir dubbla uppdrag. Det är bättre att uppdraget som ligger ” Miljö-och klimatnämnden och Grefab får i uppdrag att inom ram utreda och ge förslag på effektiva åtgärder som syftar till att stimulera ökad hållbarhet vid stadens fritidshamnar” får föreslå de åtgärder som ger bäst nytta. Med hänvisning till ovan samt att inte bortprioritera annat planerat arbete avstyrker vi motionen. Kommunstyrelsen rekommenderade därefter att motionen skulle återtas, vilket beslutades den 25 januari 2023 § 74.*

I kommunfullmäktiges budget för 2024⁸, fick Miljö- och klimatnämnden i uppdrag att i samverkan med Grefab ta fram en modell för miljödifferenterad båtplatsavgift i Göteborg Stads småbåtshamnar.

Genomförande av uppdraget

Metod

Miljöförvaltningen har genomfört uppdraget i samverkan med Grefab. Inom ramen för uppdraget genomfördes en omvärldsbevakning för att få en bild av andra hamnars avgiftsmodeller. Vidare har en kunskapssammanställning som tagits fram inom uppdraget ”att inom ram utreda och ge förslag på effektiva åtgärder som syftar till att stimulera ökad hållbarhet vid stadens fritidshamnar”⁹ använts som underlag. Denna rapport behandlas i samma nämnd som aktuellt tjänsteutlåtande.

Kunskapssammanställning

Båtägarens och fritidsbåtssektorns miljöpåverkan

Sverige har cirka 760 000 fritidsbåtar, vilket gör landet till ett av de mest fritidsbåtstäta i världen. Fritidsbåtar bidrar till betydande miljöpåverkan, särskilt i grunda, vågskyddade områden. Fritidsbåtssektorn har stor påverkan både genom fysisk påverkan från bryggor och andra strukturer på land och i strandzon. Påverkan är stor genom utsläpp till luft, vatten och mark från motorer.

⁶ [Göteborgs Stad kommunfullmäktige](#)

⁷ [Göteborgs Stad Miljö- och klimatnämnden, protokoll](#)

⁸ [Göteborgs stads budget 2024](#)

⁹

[http://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/NamndhandlingarArkiv/SamrumPortalArkiv_2020-2022.nsf/C1258B1600733279C12587E600378EA3/\\$File/Handling_2021_nr_257.pdf?OpenElement](http://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/NamndhandlingarArkiv/SamrumPortalArkiv_2020-2022.nsf/C1258B1600733279C12587E600378EA3/$File/Handling_2021_nr_257.pdf?OpenElement)

Många fritidsbåtar drivs med bensen- eller dieselmotorer utan avancerad rening. De släpper ut kväveoxider, kolväten, koldioxid och partiklar. Äldre tvåtaktsmotorer har extra höga utsläpp där upp till 30% av bränslet kan gå oförbränt ut i vattnet. Lokalt och särskilt i populära skärgårdsområden sommartid är påverkan extra stor. Utsläpp från motorer i allmänhet och tvåtaktare i synnerhet. Påverkan ökar dessutom i takt med motorstorlek och antalet hästkrafter.

Varje år målas det med ca 700 000 liter båtbottnfärg på fritidsbåtar i Sverige. De mest använda aktiva substanserna i båtbottnfärg är olika kopparbaserade ämnen. Dessa substanser läcker ut och sprids i våra vatten¹⁰. Den bottenfärg som krävs på västkusten för att hålla båtbottnen fri från påväxt påverkar miljön olika beroende på fabrikat, färgtyp och hur den enskilde målar och hur ofta och hur mycket. Segelbåtar kan vara skonsamma så länge de seglar men kan även vara försedda med en bränsleläckande tvåtaktsmotor. Även en segelbåt kan målas med giftig färg och bli relativt miljöpåverkande sammantaget.

En enskild båtägares påverkan på miljön är beroende av flera faktorer som nyttjandegrad, val av bränsle och båtbottnfärg och om båtägaren målar ofta och hur mycket. Segelbåtar kan vara mer skonsamma så länge de seglar men de har en betydande miljöpåverkan om en 2-taktsmotor används. Den enskilde båtägaren kan dessutom minimera sin miljöpåverkan genom rätt hantering av spolvatten, sliprester, hantering av farligt avfall och toalettavfall.

Nuvarande avgiftsmodeller

I dagsläget finns inga nationella miljödifferentierade hamnavgifter för fritidsbåtar i Sverige. Dock pågår initiativ för att minska miljöpåverkan:

- Miljömärkning av hamnar: Projektet Eko Marina har utvecklat ett miljömärkningssystem för fritidsbåtshamnar baserat på kriterier som avfallshantering, utsläpp och energiförbrukning¹¹.
- Informationskampanjer: Myndigheter och organisationer informerar båtägare om miljövänliga val, såsom användning av alkylatbensin och godkända båtbottnfärger.

Finland har infört miljömärkningar för småbåtshamnar, där hamnar som uppfyller vissa miljökriterier får en miljöklassificering. Detta system uppmuntrar hamnar att förbättra sin miljöprestanda och erbjuder båtägare information om miljövänliga hamnalternativ. I Tyskland finns initiativ där hamnar erbjuder rabatterade avgifter för eldrivna fritidsbåtar eller båtar med låga utsläpp.

Nederländerna har implementerat miljödifferentierade avgifter i vissa hamnar, där avgifterna baseras på båtens miljöprestanda, såsom bränsletyp och avgasutsläpp. Detta system har visat sig effektivt för att minska miljöpåverkan från fritidsbåtar. Systemet är decentraliserat och det saknas gemensam miljöklassificering.

Lägre hamnavgifter för en miljövänlig fritidsbåt

En förutsättning för en lägre hamnavgift för en miljövänlig båt är att båten uppfyller vissa miljökrav. För närvarande finns ingen branschgemensam överenskommelse för fritidsbåtar som täcker vilka miljökrav och hur dessa krav bör viktas. För fartyg däremot

¹⁰ [Regler om båtbottnfärg - Transportstyrelsen](#)

¹¹ [IVL+1Havsmiljöinstitutet+1](#)

används en rad olika index och kriterier kopplat till fartygets prestanda¹². Dock saknas koordinering då olika incitamentsystem gäller i olika hamnar.

För att kunna tillämpa en lägre hamnavgift för en miljövänlig fritidsbåt behöver relevant prestanda finnas registrerad. Idag saknas nationellt register för fritidsbåtar.

Det är svårt att bedöma fritidsbåtars individuella påverkan på miljön. Båtarna ligger i vattnet mellan maj och oktober och används i medeltal mellan 10–20 gånger varje år.

Vad krävs för implementering av en miljödifferentierad hamnavgift?

Branschgemensamma miljökrav för fritidsbåtar underlättar framtagning av kriterier samt ökar sannolikhet för acceptans hos båtägare genom att kriterier är transparenta. För att ta fram branschgemensamma miljökrav för fritidsbåtar krävs att relevanta aktörer som myndigheter, tillverkare, båtklubbar, Grefab och dess kunder med mera involveras i processen. Kraven bör baseras på studier av aktuella data om miljöpåverkan och relevant information från tillverkare. Riktlinjer bör anpassas till kraven och förankras hos berörda aktörer. Båtägare, båtklubbar och fritidsbåtshamnar behöver utbildas. Förslagsvis koordineras arbetet av fritidsbåtssektors intresseförening, SWEBOAT¹³.

Grefab bör ha tillgång till *ett register över fritidsbåtar* samt möjlighet att ta del av resultat från regelbundna besiktningar för att kunna följa båtarnas prestanda över tid och säkerställa att bedömningar är korrekta och aktuella.

Ett nationellt register är att föredra framför ett lokalt då det underlättar för flera aktörer. Försäkringsbolag, polis och tullmyndighet kan också dra nytta av informationen vilket kan underlätta brottsförebyggande arbete. Dessutom kan ett nationellt register vara mer kostnadseffektivt.

Möjlig hantering av reducerad båtplatsavgift

Det är möjligt att inrätta en miljöfond där båtägare kan ansöka om medel för båtar som de anser uppfylla kraven för låg miljöpåverkan. Det blir då båtägarens ansvar att beskriva båtens miljöpåverkan. Denna bedömning kan sedan värderas av miljöexperter kopplade till fonden. Utan branschgemensamma miljökrav riskerar dock denna lösning ge upphov till diskussioner med båtägare om vad som har mer eller mindre miljöpåverkan.

Förvaltningens bedömning

Miljödifferentierade hamnavgifter kan fungera som ett styrmedel för att minska miljöpåverkan från fritidsbåtssektorn. Genom att premiera miljövänliga båtar med ekonomiska incitament kan utvecklingen mot en mer hållbar båtanvändning påskyndas.

För att styrmedlet ska få avsedd effekt krävs att avgiftsmodellen bygger på branschgemensamma och tydliga miljökriterier. Detta bedöms avgörande för att säkerställa transparens och legitimitet. Ett nationellt båtregister är förutsättningar att underlätta för flera aktörer som försäkringsbolag, polis och tullmyndighet.

Ekonomiska styrmedel behöver kombineras med andra åtgärder för att nå full effekt. Det kan handla om informationsinsatser, rådgivning och tillgång till infrastruktur som gör det enkelt att välja rätt.

¹² [VTI PM 2022:9](#)

¹³ [Sweboat](#)

Miljödifferenterade hamnavgifter bör ses som en strategisk investering i en grön omställning. För Grefab finns möjligheter att ta en ledande roll i omställningen, vilket kan bidra till en positiv miljöprofil och stärkt attraktivitet – utan att det behöver innebära ekonomiska risker, förutsatt att modellen utformas på ett genomtänkt och kostnadsneutralt sätt.

För att avgiftssystemet ska fungera som en faktisk drivkraft krävs reella skillnader mellan avgifterna för miljövänliga och mindre miljövänliga båtar. Eftersom båtköp innebär stora investeringar måste signalen om framtida driftskostnader vara tillräckligt stark för att påverka köpbeteenden. På sikt innebär det att mindre miljövänliga båtar kommer att bära en högre kostnad – en nödvändighet för att modellen ska vara både effektiv och ekonomiskt hållbar.

Anders Söderberg
VD