

# Forbud mot utslipp av septik fra fritidsbåter i Oslofjorden

Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet  
09.01.2023

<b>1. Sammendrag .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Oppdrag og avklaringer .....</b>	<b>4</b>
2.1. Om oppdraget, forståelsen av oppdraget, arbeidsgruppen og arbeidet .....	4
2.2. Avgrensninger og avklaringer .....	4
<b>3. Faktagrunnlag om fritidsbåter i Oslofjorden .....</b>	<b>6</b>
3.1. Skipsregistrene NOR .....	6
3.2. Båtlivet i Oslofjorden og vurderingsgrunnlaget .....	6
<b>4. Status Oslofjorden.....</b>	<b>8</b>
4.1. Miljøtilstanden i Oslofjorden .....	8
4.2. Utslipp av septik fra fritidsbåter .....	8
4.3. Mottaksanlegg for tømming av septik fra fritidsbåter.....	9
4.4. Finansiering av anlegg .....	11
<b>5. Systemløsninger i havner og toalettløsninger i fritidsbåter .....</b>	<b>12</b>
5.1. Ulike systemløsninger i nordiske fritidsbåthavner .....	12
5.2. Toalettløsninger i fritidsbåter .....	13
<b>6. Innspill fra aktuelle organisasjoner og etater .....</b>	<b>15</b>
6.1. Bakgrunn.....	15
6.2. Politiet .....	15
6.3. Norsk Forening for Fartøyvern og Norsk Veteranskibsklub .....	15
6.4. Riksantikvaren .....	15
6.5. Kystverket .....	15
6.6. Kongelig Norsk Båtforbund, Norsk Seilforening og Norboat .....	16
<b>7. Gjeldende regelverk .....</b>	<b>17</b>
7.1. Innledning og bakgrunn .....	17
7.2. Miljø sikkerhetsforskriften .....	17
7.3. Regelverk som gjelder spesielt for fritidsfartøy.....	17
7.4. Regelverk som gjelder mottaksanlegg i kommuner og havner .....	19
7.5. Tilsyn og sanksjoner ved brudd på regelverket .....	22
7.6. Lokale forskrifter om forurensning .....	22
7.7. MARPOL, skip i næring og kloakkutslipp.....	23
<b>8. Internasjonalt regelverk og andre lands rett .....</b>	<b>25</b>
8.1. Regelverket i Sverige .....	25
8.2. Regelverket i Finland .....	25
<b>9. Tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av septik fra fritidsbåter i Oslofjorden .....</b>	<b>26</b>
9.1. Generelt.....	26
9.2. Overordnet vurdering av aktuelle tiltak og virkemidler .....	26

9.3. Hva skal til for at tiltakene skal fungere best mulig?	29
<b>10. Økonomiske og administrative konsekvenser</b>	<b>32</b>
10.1. Generelt	32
10.2. Konsekvenser av et forbud for fritidsbåteiere	32
10.3. Konsekvenser av et forbud for kommunene og havnene	33
10.4. Konsekvenser av et forbud for politiet	34
10.5. Konsekvenser av et forbud for Sjøfartsdirektoratet	34
10.6. Vår anbefaling – utforming av forskriften	35
<b>11. Om forskriftsforslaget</b>	<b>39</b>
11.1. Generelt	39
11.2. Konsekvenser av regelverket	39
11.3. Hjemmelsgrunnlag og plassering av regelverket	39
11.4. Om kartløsning	39
11.5. Forslag til tidspunkt for gjennomføring av forbudet	40
11.6. Kommentarer til de enkelte bestemmelsene i forskriftsforslaget	40
<b>12. Forslag til forskrift</b>	<b>44</b>
<b>13. Vedlegg</b>	<b>49</b>
13.1 Vedlegg 1 Havner som har mottaksanlegg i dag	49
13.2 Vedlegg 2 Havner som kan være egnet for etablering av mottaksanlegg	50

## 1. Sammendrag

For å sikre en ren, rik og tilgjengelig Oslofjord for alle, er det utarbeidet en helhetlig tiltaksplan<sup>1</sup>. Planen inneholder en rekke tiltak som skal bidra til at Oslofjorden skal oppnå en god miljøtilstand, og ett av tiltakene er å utarbeide en nasjonal forskrift som forbyr utslipp av septik fra fritidsbåter. Som del av dette arbeidet har Klima- og miljødepartementet gitt Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet i oppdrag å utrede konsekvensene av et forbud mot tømning av septik fra fritidsbåter i Oslofjorden.

Store deler av Oslofjorden har dårlig økologisk og kjemisk miljøtilstand. Innholdet av fosfor og nitrogen, partikler og brune humusstoffer har økt i de store elvene som renner til Ytre Oslofjord og tilførselene av nitrogen, fosfor, organisk stoff og partikler til Oslofjorden er høyere enn det fjorden naturlig håndterer. Dette fører blant annet til nedslamming av strandområder og algeoppblomstring, og forringer kvaliteten på opplevelsen for badende og andre som driver friluftsliv. Flere av bunnområdene både i indre og ytre fjord sliter med pusteproblemer, og tareskogen og ålegressengene som er oppvekstområder for blant annet torskeyngel, er i flere områder i tilbakegang. Torskebestanden er på et lavt nivå, og har vært det de siste 20 årene.

Vi har vurdert to tiltak for å redusere tilførselene av næringssalter og organisk materiale fra fritidsbåter til Oslofjorden: Tett oppsamlingstank på båter med toalett som ikke har det i dag, og etablering av flere mottaksanlegg. Vi har i dette oppdraget sett på konsekvensene ved bruk av forbud som virkemiddel, da det er et forbud vi er bedt om å utrede. Vi har i tillegg beskrevet virkemiddelet holdningsskapende arbeid, da det etter vår vurdering vil være viktig for å oppnå oppslutning om forbudet.

Et forbud mot å tømme septik fra fritidsbåter i Oslofjorden vil medføre konsekvenser for fritidsbåteiere, kommuner og havneansvarlige, og myndigheter. Totale kostnader er usikre siden vi ikke vet antallet båter som må bygges om eller antall anlegg som må bygges for å etterkomme etterspørselen etter mottak. Vi vet ikke i hvilken grad båtseptik påvirker miljøtilstanden i Oslofjorden. Båtseptik er en av flere forurensningskilder, og utgjør en liten del av den totale mengden av organisk materiale og næringssalter som blir tilført fjorden. Vi har dermed ikke grunnlag for å fastslå at et forbud mot septik fra fritidsbåter vil bedre miljøtilstanden i vesentlig grad.

Som følge av dette har vi derfor heller ikke grunnlag for å si at et forbud vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt. På tross av dette kan det argumenteres for at båteierne bør ta ansvar for å kvitte seg med septik på en måte som ikke øker utslipp av næringssalter og organisk materiale til en fjord hvor tilførselene av organisk materiale og næringssalter bør reduseres. Forurensningsloven<sup>2</sup> § 7 har en generell plikt til å unngå forurensning og forurenser-betaler prinsippet innebærer at den som skaper utslipp, skal betale kostnaden utslippet påfører samfunnet.

Vår anbefaling er derfor at det bør lages et regelverk med forbud mot utslipp av septik fra fritidsbåter. Vi har to alternative forskriftstekster; et alternativ med et generelt forbud mot utslipp fra fritidsbåter og et alternativ som pålegger ombygging av fritidsbåtene for å hindre utslipp. Alternativet som innebærer ombygging gjelder for de fritidsbåtene som er satt på EØS-markedet fra og med 16. juni 1998 og som har toalett om bord. Dette innebærer at det er flere fritidsfartøy som vil trenge ombygging dersom toalettene i båtene lovlig skal kunne benyttes. Ombyggingen vil i all hovedsak innebære å installere et slangesystem for å kunne tømme septiktanken i mottaksanlegg.

---

<sup>1</sup> [Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv \(regjeringen.no\)](#)

<sup>2</sup> Lov om vern mot forurensninger og om avfall av 13. mars 1981 nr. 6 (forurensningsloven)

## 2. Oppdrag og avklaringer

### 2.1. Om oppdraget, forståelsen av oppdraget, arbeidsgruppen og arbeidet

I brev av 30. juni 2022 ga Klima- og miljødepartementet et oppdrag til Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet, om å utrede konsekvensene av et forbud mot tømning av septik fra fritidsbåter i Oslofjorden, samt utarbeide et høringsnotat med forslag til utforming av forbudet og forslag til tidspunkt for gjennomføring av forbudet. Oppdraget er en oppfølging av ett av tiltakene i regjeringens helhetlige tiltaksplan for Oslofjorden fra 2021 om å vurdere en nasjonal forskrift om forbud mot utslipp av septik fra fritidsbåter i Oslofjorden.

Etter en avklaring med Klima- og miljødepartementet skal oppdraget gjelde for samme geografiske område som «Helhetlig tiltaksplan for Oslofjorden», som vil si sjø- og kystområdene fra svenskegrensen til fylkesgrensen mot Agder og ut til grensen for forvaltningsplanen for Nordsjøen og Skagerrak (grunnlinjen). Området inkluderer alle sidefjorder og indre Oslofjord.

Miljødirektoratet har hatt hovedansvaret for konsekvensutredningen og Sjøfartsdirektoratet har hatt hovedansvaret for utredningen av forskriftsforslaget. Som en del av utredningen er det estimert/beregnet hvor mange båter det finnes i region øst, og hvilke bruksmønstre båtene har. I tillegg er tekniske konstruksjonskrav vurdert. Miljødirektoratet sendte tidlig i prosessen ut en spørreundersøkelse til de aktuelle kommunene for å kartlegge blant annet dagens mottakstilbud for tømning av båtseptik og kommunens kostnader knyttet til dette. På oppdrag fra Miljødirektoratet utarbeidet Det Norske Veritas (DNV) en fullstendig oversikt over dagens mottaksanlegg, og forslag til havner som kan egne seg for etablering av anlegg.

I prosessen har arbeidsgruppen hatt kontakt med aktuelle kommuner, båtforeninger og organisasjoner, bransjen og politiet, for å undersøke dagens praksis og hvordan de stiller seg til innføringen av et utslippsforbud.

### 2.2. Avgrensninger og avklaringer

Utredningen gjelder for fritidsbåter inntil 24 meter. Estimerer på antall fritidsbåter og informasjon om bruk av båter er gjort med utgangspunkt i Båtlivsundersøkelsen 2018.<sup>3</sup> Det er kun registreringsplikt for fritidsbåter med største lengde 15 meter eller mer. Det er frivillig å registrere fritidsbåter når båtens største lengde er minst 7 meter.<sup>4</sup> Grunnlaget for det vi vet om fritidsbåter i regionen er basert på Båtlivsundersøkelsen. Båtlivsundersøkelsen sier ingenting om hvor ofte toaletter i fritidsbåter benyttes, og det er dermed usikkert hvor mye septik som oppstår og som tømmes i Oslofjorden, eller hvor i fjorden det tømmes.

For at et forbud mot å tømme septik i Oslofjorden skal kunne etterleves, er det en forutsetning at det finnes anlegg for å tømme i på land. Vår vurdering av mottakstilbudet baserer seg på innspill fra bransjen og kommunenes svar på spørreundersøkelse utarbeidet av Miljødirektoratet og utredning fra DNV.

---

<sup>3</sup> [Båtlivsundersøkelsen - Kongelig Norsk Båtforbund \(knb.no\)](https://www.knb.no/batlivsundersokelsen)

<sup>4</sup> Lov av 24. juni 1994 nr. 30 om sjøfarten (sjøloven)

Fritids- og småbåtloven<sup>5</sup> skiller ikke mellom båtfører og båteier, og begge er ansvarsbelagt etter lovens § 27, jf. § 38. Det er derfor heller ikke gjort et skille mellom eier av båt og fører av båt i utredningen.

Vi har forutsatt at behovet for tømmestasjoner er i tilknytning til en havn, og ikke overalt hvor en fritidsbåt kan ha et ønske om å legge til.

Utredningen omhandler kun septik fra fritidsbåter. Håndtering av annen type avfall som måtte oppstå i båtene omfattes ikke.

Om eierne av fritidsbåter brukes både båteier og fritidsbåteier. Dette betyr det samme.

I utredningen har vi gjennomgående valgt å bruke ordet septik om avløpsvannet fra fritidsbåter, fordi det er i tråd med ordlyden i oppdraget gitt av Klima- og miljødepartementet. Når vi omtaler forurensningsloven derimot, bruker vi ordet avløpsvann, da dette ordet er brukt i loven. Det samme gjelder vår omtale av miljø sikkerhetsforskriften § 10 og MARPOL-regelverket, hvor vi bruker ordet kloakk, da dette følger av forskriften.

Det er også viktig å informere om at i selve forskriften har vi brukt ordet kloakk og ikke septik. Dette skyldes at kloakk er et godt innarbeidet begrep i maritimt miljøregelverk for skip og vi foreslår å videreføre dette i forskriften som gjelder for fritidsfartøy.

---

<sup>5</sup> Lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven)

### 3. Faktagrunnlag om fritidsbåter i Oslofjorden

#### 3.1. Skipsregistrene NOR

Fritidsbåter fra minst 7 meter til største lengde under 15 meter kan frivillig registreres i Sjøfartsdirektoratets realregister Skipsregistrene (NOR).<sup>6</sup>

Fartøy som har største lengde 15 meter eller mer er registreringspliktige i NOR. I Norge er det ca. 10 120 fritidsfartøy under 24 meter som er registrert i NOR, per 31. august 2022. For fritidsbåter under 24 meter som er registrert i NOR med hjemsted knyttet til Østlandet, er tallet 4730.

#### 3.2. Båtlivet i Oslofjorden og vurderingsgrunnlaget

Norge er et stort båtland, og en av hovedgrunnene til den høye fritidsbåtaktiviteten er at Norge har en kyst som i geografisk utstrekning er sammenlignbar med hele fastlands-Europa. Båtlivsundersøkelsen<sup>7</sup> 2018 dokumenterer at fritidsbåtlivet er i vekst. Det er økt deltakelse i fritidsbåtlivet, og enda flere mennesker enn tidligere driver fritidsaktiviteter knyttet til sjø, vann og båtliv. Undersøkelsen framskaffer fakta om fritidsbåtlivet i Norge, og tallene gir oss et statistisk utgangspunkt for hvor stort antallet fritidsbåter er for hele landet, samt konkret for region øst, og forteller oss i tillegg noe om bruksmønsteret til fritidsbåteierne.

I undersøkelsen er det tall for både antall husholdninger som eier båt og for totalt antall båter. Husholdningens hovedbåt brukes som utgangspunkt der en husholdning eier flere båter. Undersøkelsen angir ikke antall personer om bord i båtene, og vi har heller ikke data som forteller oss hvor mange personer de enkelte typene av båter er beregnet for.

##### 3.2.1. Antall fritidsbåter i region øst

Overordnet følger det av båtlivsundersøkelsen 2018 at 30,9 % (24,5 % i 2011) av norske husholdninger eier en eller flere fritidsbåter. Samlet utgjør dette 687 000 husholdninger, og totalt eier norske husholdninger rundt 950 000 fritidsbåter. I undersøkelsen er det estimert at det finnes ca. 948 000 fritidsbåter i Norge og 349 000 båter i region Øst (Oslo, Akershus, Buskerud, Østfold, Vestfold og Telemark).

Båtlivsundersøkelsen har delt opp resultatene i regioner. Region øst dekker Oslo, Akershus, Østfold, Buskerud, Vestfold og Telemark. I denne regionen er det 253 000 husholdninger som eier båter. Det finnes 349 000 båter i regionen, som utgjør 37 % av den norske fritidsbåtparken. Det er flest båter i Oslo, 96 000 og i Akershus, 75 000.

Av det estimerte antallet fritidsbåter i Norge (948 000), er 42,4 % (402 396) av båtparken motorbåter uten overnattingsmulighet, 17 % (161 371) er motorbåter med overnattingsmulighet, 17,4 % (164 804) er joller eller robåter uten motor, 17,9 % (169 611) er kano/kajakk. 2,9 % (27 467) av båtparken er seilbåter med overnattingsmulighet og 1,4 % (13 047) er seilbåt uten overnattingsmulighet.

Av de 349 000 båtene som er eid i region øst, er 49 % (171 010) motorbåter uten overnattingsmulighet, 25 % (35 250) er motorbåt med overnattingsmulighet, 1 % er (3 490) er seilbåt uten overnattingsmulighet, mens 6 % (20 940) er seilbåt med overnattingsmulighet. De resterende

---

<sup>6</sup> Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

<sup>7</sup> [Båtlivsundersøkelsen - Kongelig Norsk Båtforbund \(knbf.no\)](https://www.knbf.no/Batlivsundersokelsen)

prosentene innbefatter fartøy uten mulighet for installering av toalett, som vannscooter, kano og jolle, og tas ikke med i tallmaterialet.

### **3.2.2. Trafikk i Oslofjorden**

Vi tar som et utgangspunkt at tømming av septik fra fritidsbåter i hovedsak skjer i sommerhalvåret, da aktiviteter knyttet til fjorden som bading, fiske og båtliv er størst.

De fleste båtturene blant båteierne i region øst er dagsturer (77 % av turene). De resterende prosentene omfatter motorbåter og seilbåter uten overnattingsmulighet, og fartøy uten mulighet for installering av toalett. I båtlivsundersøkelsen er det stilt spørsmål om hvor mange som har vært på tur som fører eller passasjer i fritidsbåt i løpet av 2017. Andelen som har vært på en eller flere turer i region øst er 58 % (879 000) av undersøkelsens utgangspunkt på 1 517 000 personer. For Oslo utgjør andelen 60 % (306 000) av 510 000 personer.

Båtlivsundersøkelsen gir svar på hva husholdninger som eier båt vanligvis bruker båten til. 77 % av 253 000 husholdninger bruker båten til dags/ettermiddagsturer. Helgeturer med overnatting utgjør 23 %, fisketurer 63 % mens ferieturer utgjør 15 % av bruken. Det er totalt 291 000 båter som har vært i bruk. Antall bruksdager er til sammen 5,9 millioner dager i region øst. I Oslo har båtfolket benyttet båtene 1,67 millioner dager og i Akershus 1,15 millioner dager.

### **3.2.3. Byggeår**

Av hovedbåtene totalt i Norge er 289 093 bygget før år 2000. For motorbåt med overnatting og seilbåter er 86 918 bygget før år 2000. 45,7 % av totalt antall hovedbåter i Norge er nyere enn år 2000. Statistikken viser ikke konkrete tall for region øst, men dersom andelen er representativ for denne regionen er det 45,7 % av 253 000 hovedbåter som er nyere enn 2000, det vil si 115 621 båter.

### **3.2.4. Generelt om toalett om bord**

På landsbasis viser båtlivsundersøkelsen at det finnes toalett om bord i 22,6 % (120 738) av husstandens hovedbåter (dette gjelder kun motorbåt eller seilbåt som utgjør 534 239 av hovedbåter til husstanden). Dette gjelder 2,2 % (7 795) hvor det er motorbåt uten overnatting, 61,8 % (93 785) for motorbåter med overnatting og 69,3 % (19 663) for seilbåter.

I region øst er det 27 % (54 810) av husholdningene som eier en motor- eller seilbåt med toalett, og totalt antall hovedbåter med toalett i Norge er anslått til å være 121 543. 1 av 3 båteiere (34,3 % som utgjør 41 689) som har båt med toalett, har pumpetoalett med septiktank, med kun tilrettelegging for sjøtømming, som er den vanligste typen toalett. 1 av 4 båter har pumpetoalett med septiktank og mulighet for utsuging (26,4 %) (32 087). Resten har pumpetoalett uten septiktank (19,2 %) (23 336) og bærbart anlegg (for eksempel portapotti) (14,3 %) (17 380). Ut fra undersøkelsen ser vi at en stor andel båter kun har mulighet for tømming av septik i sjøen, og at det er et lavere antall båter som har mulighet for tømming via et mottaksanlegg. Dermed er det en stor andel båter som må bygges om for å kunne bruke mottaksfasiliteter på land.



## 4. Status Oslofjorden

### 4.1. Miljøtilstanden i Oslofjorden

Stortinget vedtok i 2018 at regjeringen skulle legge fram en helhetlig plan for Oslofjorden med mål om å fremme et aktivt friluftsliv og å oppnå en god miljøtilstand i fjorden. Dette ble fulgt opp og resulterte i Regjeringens helhetlige tiltaksplan fra 2021.

Bakgrunnen for arbeidet er tilstanden i Oslofjorden. Store deler av Oslofjorden har moderat økologisk miljøtilstand og dårlig kjemisk miljøtilstand etter vannforskriftens kvalitetselementer.<sup>8</sup> Innholdet av fosfor og nitrogen, partikler og brune humusstoffer har økt i de store elvene som renner til Ytre Oslofjord, og det er dokumentert at tilførslene av nitrogen, fosfor, organisk stoff og partikler til Oslofjorden er høyere enn det fjorden naturlig håndterer. Dette fører blant annet til nedslamming av strandområder og algeoppblomstring som igjen fører til at siktbarheten i vannet går ned, og forringer kvaliteten på opplevelsen for badende og andre som driver friluftsliv.

Der oksygenet blir borte, forsvinner også livet. Flere av bunnområdene både i indre og ytre fjord sliter med pusteproblemer. Tareskogen og ålegressengene som er oppvekstområder for blant annet torskeyngel er i flere områder på tilbakegang. Torskebestanden er på et lavt nivå og har vært det de siste 20 årene. Hele Indre Oslofjord og flere av sidefjordene, som Drammensfjorden og Frierfjorden, har kostråd der det frarådes å spise fisk og skalldyr på grunn av høyt miljøgiftinnhold.

Påvirkningen er sammensatt, og for å redusere belastningen på fjorden er det viktig å se på alle kildene og mulighetene for å redusere disse. De største forurensningskildene er avrenning fra landbruk og utslipp fra kommunalt avløp, og avløp fra spredt bebyggelse. Sammenlignet med disse kildene er bidraget fra båtseptik relativt beskjedent. Samtidig er septiken fra fritidsbåter som tømmes i fjorden urensset og inneholder høye konsentrasjoner av næringssalter og organisk materiale. I tillegg inneholder urensset septik bakterier o.l. som kan virke sykdomsfremkallende på mennesker. Utslippene skjer til overflatelaget der effekten på de biologiske systemene er størst.

### 4.2. Utslipp av septik fra fritidsbåter

I § 10 i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger<sup>9</sup> er det et forbud mot utslipp av kloakk nærmere enn 300 meter fra fastland og øyer. Fritidsbåter som ferdes i Oslofjorden kan dermed slippe ut kloakk utenfor 300 meter fra fastland og øyer. Det er enkelte kommuner med grense til Oslofjorden som har vedtatt egne, lokale forskrifter med forbud mot utslipp av septik fra fritidsbåter utenfor 300 meter fra land. Se kapittel 7.6 om lokale forskrifter for nærmere forklaring.

Vi vet ikke i hvilken grad båteiere kjenner til den gjeldende 300-meters grensen. Kloakkregelen inngår imidlertid i pensumet for båtførerprøven som om lag 20 000 personer tar årlig siden prøven ble innført i 2010. Politiet praktiserer ingen rutinemessig kontroll med denne grensen i Oslofjorden og tips fra publikum er lite utbredt. Det foreligger ingen anmeldelser eller sanksjoner på ulovlig tømming i fjorden. For tilreisende kan det være vanskelig å ha oversikt over nasjonale og lokale regler, og vi antar at det kan forekomme utslipp innenfor 300 meter fra land, også der det er vedtatt lokale forskrifter.

---

<sup>8</sup> [Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv \(regjeringen.no\)](#)

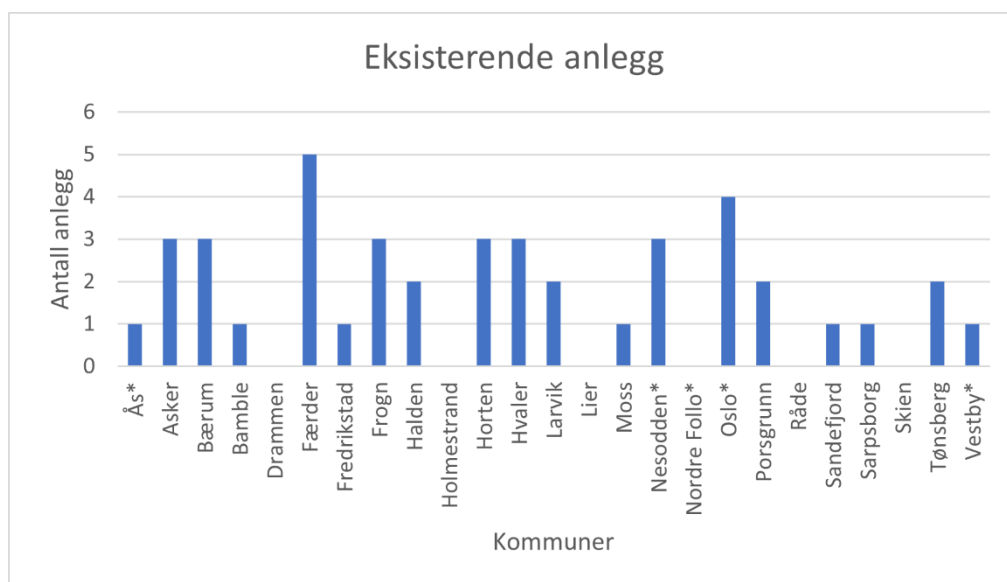
<sup>9</sup> Forskrift av 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger

Det er ikke alle fritidsbåter som ferdes i fjorden som har toalettfasiliteter, og det er usikkert hvor ofte disse benyttes. Det er også usikkert om i hvilken grad denne bruken fører til utslipp til fjorden. Blant annet er det rimelig å anta at en del personer om bord i fritidsbåter med toalettfasiliteter i stedet vil ønske å benytte seg av toalettfasiliteter på land framfor å bruke båtens toalett. Det kan for eksempel ofte være tilfellet på korte dagsturer.

### 4.3. Mottaksanlegg for tømning av septik fra fritidsbåter

Det finnes en rekke anlegg for tømning av septik fra fritidsbåter rundt Oslofjorden i dag. I dette oppdraget har vi kommet over én oversikt over anlegg for tømning av septik fra fritidsbåter, laget av en privatperson og som mange båteiere bruker.

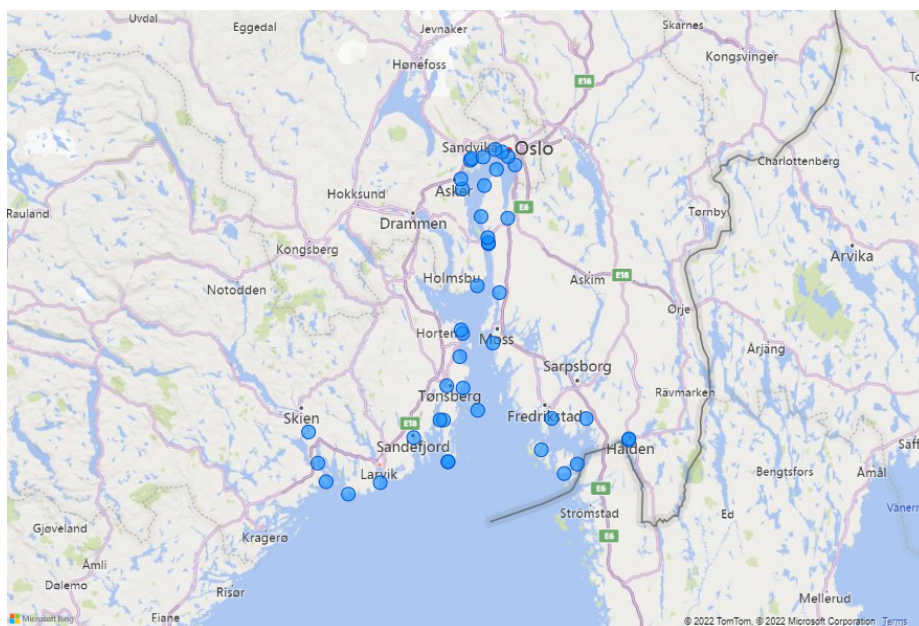
For å få en komplett oversikt over anleggene i det aktuelle området, har Det Norske Veritas (DNV) på oppdrag for Miljødirektoratet utarbeidet en oversikt over eksisterende anlegg tilknyttet havner i de 25 kommunene med sjøgrense mot Oslofjorden<sup>10</sup>.



Figur 1. Eksisterende anlegg for tømning av septik fra fritidsbåter

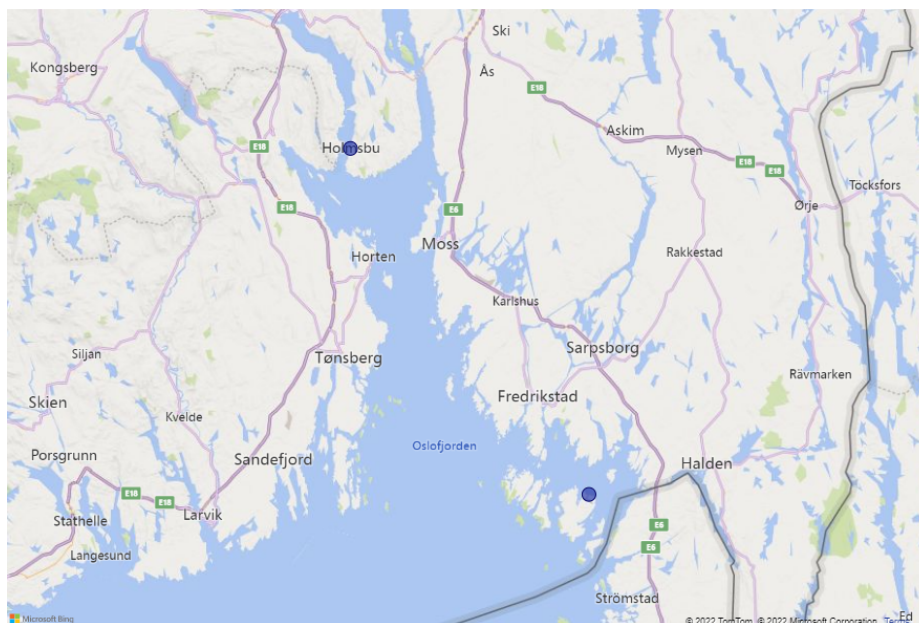
Figur 1 viser de 25 kommunene med sjøgrense til Oslofjorden, og hvor mange anlegg det finnes i hver kommune. Alle anleggene er tilknyttet en havn. Det er totalt 42 anlegg i det aktuelle området. Holmestrand, Drammen, Lier, Nordre Follo, Råde og Skien har ingen anlegg for tømning av septik fra fritidsbåter i dag. Disse seks kommunene har ikke planlagt etablering av anlegg til sesongen 2023. Kommuner som har vedtatt eller kommer til å vedta tømmeforbud i lokal forskrift innen utgangen av 2022, er merket med \*.

<sup>10</sup> De aktuelle havnene er koordinatfestet og ligger som vedlegg til utredningen



Figur 2. Oversikt over havner med anlegg som er etablert i dag

Figur 2 viser den geografiske spredningen mellom havner hvor det er etablert anlegg i dag. Havnene vises med blå sirkler. Langs strekningen Asker-Horten og Moss-Fredrikstad er det lengre strekninger mellom anleggene, sammenliknet med resten av området. Mellom Drøbak og Moss er det kun ett anlegg.



Figur 3. Havner hvor det er planlagt etablering av anlegg til sesongen/sommer 2023.

Figur 3 viser at det er to havner, markert med mørk blå sirkel, hvor det er planlagt etablering av anlegg til sesongen/sommer 2023. Båtsesongen starter rundt påsketider, men akkurat når anleggene vil være på plass mellom påske og sommer, er vanskelig å si. Det ene anlegget er planlagt i Holmsbu havn i Asker, og det andre er planlagt i Edholm marina på Hvaler. Med planlagt menes at dette er planlagt eller til politisk behandling på tidspunktet konsekvensvurderingen blir skrevet. Regner man med disse to anleggene, vil det være 44 anlegg i det aktuelle området til sesongen 2023.

Det varierer i hvilken grad havner har toalettfasiliteter. I utredningen er det ikke utarbeidet en oversikt over hvilke havner som tilbyr dette, men ofte vil større havner/marinaer tilby toalettfasiliteter for besøkende.

Septiken som leveres til mottaksanlegg for fritidsbåter, behandles i kommunale eller interkommunale renseanlegg.

#### **4.4. Finansiering av anlegg**

I dag er det svært ulikt hvordan mottakstilbudet for tømning av septik fra fritidsbåter finansieres i kommunene. Svar fra kommunene på en undersøkelse Miljødirektoratet sendte ut, viste at enkelte kommuner finansierte tilbudet gjennom kommunalt vann- og avløpsgebyr, mens andre kommuner finansierte det gjennom avfallsgebyr. Noen kommuner har finansiert det gjennom egen budsjettpost. Vi mener kommunen i dag ikke har rettslig adgang til å finansiere dette gjennom hverken vann- og avløpsgebyret eller avfallsgebyret, se mer om dette i kapittel 7.

På grunn av tidsaspektet ble ikke undersøkelsen sendt til havneansvarlige for kommersielle havner. I kommersielle havner betaler båteiere et gebyr til havnen, hvor tømning av båtseptik er inkludert i havner som tilbyr denne tjenesten. Regelverket for dette er redegjort for i kapittel 7.

## 5. Systemløsninger i havner og toalettløsninger i fritidsbåter

### 5.1. Ulike systemløsninger i nordiske fritidsbåthavner

Systemløsningene har forskjellige funksjoner. Stasjonære stasjoner kan enten kobles til separate oppsamlingstanker eller kobles direkte til det kommunale avløpsnett. Stasjonære stasjoner er permanent installert og plassering på stedet må vurderes nøye slik at plasseringen passer fritidsbåter av forskjellige størrelser og modeller.

Transportable tømmestasjoner er tilgjengelige i ulike varianter og er mindre stasjoner som trekkes for hånd på hjul. Den rommer bare innholdet til noen få mindre septiktanker og tømmes i utslagsvask eller lignende når den er full. Modellen passer for den enkelte fritidsbåt eller i mindre havner. Dersom havnen velger å ha en slik tømmestasjon, må havnen ha en person som er ansvarlig for å bistå båter med tømningen. Denne typen tømmestasjon er praktisk ved at den kan trekkes til båten uten at båten må flyttes, men det krever mye arbeid hvis den brukes hyppig.

Flytende tømmestasjoner kan med fordel brukes på steder som er relativt beskyttet mot vind og bølger. Vanligvis anløper fritidsbåter en flytende flåte der stasjonen ligger. Flåten kan forankres i eller utenfor en havn, men også ved siden av skipsruter og naturlige havner, noe som gjør det enkelt for fritidsbåter å komme til. Stasjonen inneholder en tank som samler kloakken. Hvis stasjonen brukes med høy frekvens, er det nødvendig å tømme oppsamlingstanken relativt ofte, siden størrelsen er begrenset. Hvis stasjonen er utenfor veiens rekkevidde, må tømningen gjøres med ambulerende slambåt. En fordel er at plasseringen av stasjonen kan endres etter behov.



Figur 4 Transportabel tømmestasjon



Figur 5 Stasjonær tømmestasjon



Figur 6 Flytende tømmestasjon



Figur 7 Tømming direkte fra egen båtplass



## 5.2. Toalettløsninger i fritidsbåter

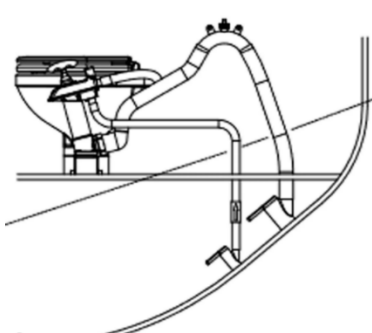
### 5.2.1. Standarder

Det finnes standarder for toalettsystemet i båter (EN ISO 8099 – begge deler) for hvordan systemet skal utføres, og her fremgår det hvilke krav som stilles til septiktank og toalettsystem.

### 5.2.2. Ulike løsninger

#### 5.2.2.1. Manglende septiktank

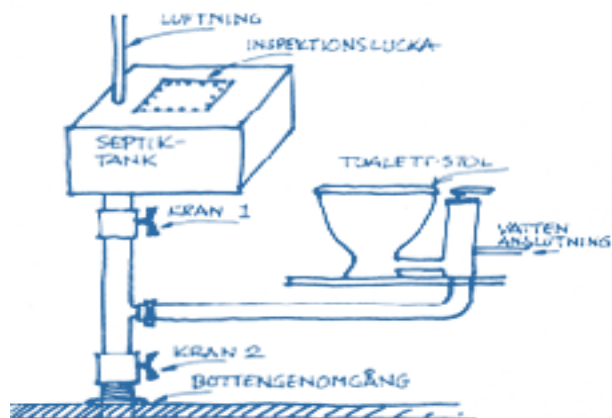
Fritidsbåter som ikke har toalett med installert septiktank, slipper ut septiken direkte i sjøen når toalettet brukes. Toalettet er tilkoblet septikslange som så er koblet direkte til kuleventilen i skutesiden, slik at en kan lede avfallet direkte ut i sjøen etter spyling.



Figur 8 forestiller toalett uten septiktank, en installasjon som var vanlig i eldre båter

#### 5.2.2.2. Installert septiktank

For fritidsbåter som har toalett med installert septiktank, vil det innebære at avfallet havner i septiktanken og ikke direkte i sjøen.



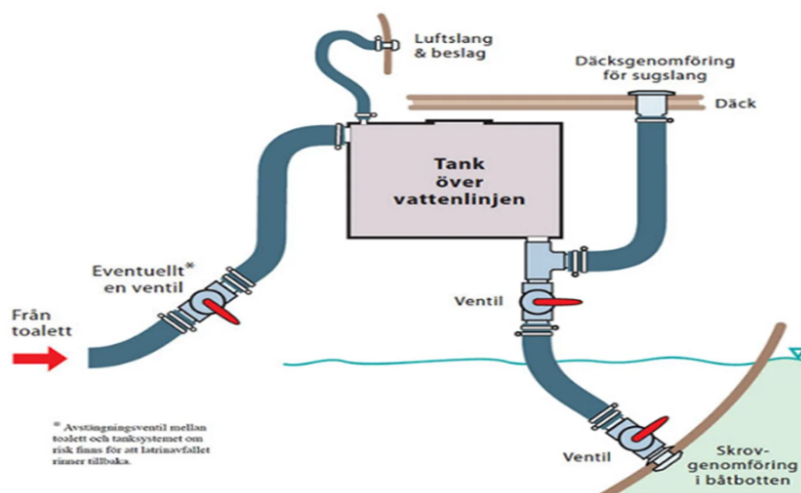
Figur 9 viser toalett med septiktank, som ikke oppfyller dagens krav, da det mangler dekkavsug og det er direkte utgang til sjø fra toalettet.

#### 5.2.2.3. Plassering av septiktank

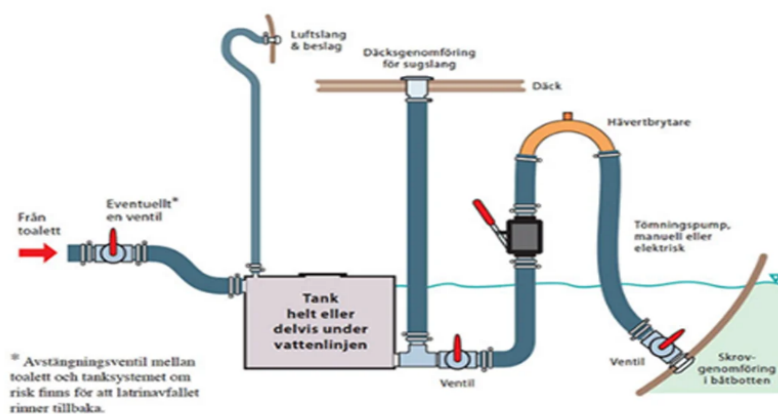
Det finnes to løsninger når det gjelder plassering av septiktanker. Plassering av septiktanken avhenger av utforming og plass i båten, og om man velger å plassere septiktanken høyt eller lavt. En septiktank som plasseres høyt tømmer seg på grunn av tyngdekraften. En tank som er plassert lavt, krever en pumpe til å få ut innholdet i tanken. Det finnes også tanker som er plassert i selve toalettet, som krever en spesialpumpe for tømming.

Båter laget før 2006, og eldre båter fra 60, 70- og 80-tallet, mangler avløpstilkobling og mange av båtene mangler også septiktank. Dette gjør at avfallet slippes direkte ut i sjøen etter hvert toalettbesøk.

Avhengig av forskriftens innhold, kan det innebære at disse båtene må bygges om for å oppfylle kravene som stilles. Det innebærer at båteieren må bygge om toalettsystemet, enten selv eller ved et båtverksted tar seg av ombyggingen ved å sette inn septiktank, sammen med en dekkstilkobling for å kunne tømme tanken direkte fra dekk.



Figur 10 forestiller en høyt plassert septiktank over vannlinjen som har en dekkstilkobling for tilkobling til sugestasjon, som oppfyller dagens krav.



Figur 11 forestiller en lavt plassert septiktank under vannlinjen med dekkskobling for tilkobling til mottaksanlegg, som oppfyller dagens krav.

## 6. Innspill fra aktuelle organisasjoner og etater

### 6.1. Bakgrunn

Vi har hatt dialog med eksterne i løpet av arbeidet. En del av dialogen har vært som del av møter for erfaringsutveksling, i tillegg til at vi har fått skriftlige innspill.<sup>11</sup> Vi har formidlet at vi er i en tidlig fase i arbeidet, og at det blir anledning til alminnelige høringsrunder når regelverket har kommet lengre i prosessen. Nedenfor følger utdrag av konkrete innspill vi har fått.

### 6.2. Politiet

**Oslo politidistrikt** skriver at det i praksis ikke er noen kontroll, da de fleste båter har utslipp under vann, og det er tilnærmet umulig å kontrollere. Med tanke på et nytt regelverk om utslipp for fritidsbåter, blir det fortsatt svært vanskelig å kontrollere et utslippsforbud.

**Øst politidistrikt** skriver at de ikke praktiserer kontroller av 300 meters grensen per i dag. Distriktet har heller ikke opprettet anmeldelser eller gitt sanksjoner for slike forhold. Ved nye krav om utslippsforbud er det deres vurdering at det kan være vanskelig å knytte utslippet tilstrekkelig til både mindre fritidsbåter og større fartøy (over 35 fot).

**Sør-Øst politidistrikt** skriver at de ikke har kjente straffesaker som omhandler ulovlig tømning av septik fra fritidsbåt. Det praktiseres i dag ingen rutinemessig kontroll på området og båttjenesten i Sør-Øst (Vestfold) har lite/ingen erfaring med problemstillingen. Ulovlig tømning av septik fra fritidsbåt er vanskelig å kontrollere og dermed er oppdagelsesrisikoen for overtredelse av ulovlig tømning av septik lav. Det er utfordrende å få en god bevissikring, med mindre meldere til politiet tar foto osv. Det opplyses at for å oppnå god effekt av nye krav om utslippsforbud bør det legges opp til forebyggende aktivitet. Samtidig med informasjonskampanjer om det nye regelverket bør det tilrettelegges for flere tilgjengelige anlegg for tømning og synliggjøring av disse.

### 6.3. Norsk Forening for Fartøyvern og Norsk Veteranskibsklub

Norsk Forening for Fartøyvern og Norsk Veteranskibsklub mener at det bør gjøres unntak for vernede og fredede fartøy. De viser til at dette vil gjelde få fartøy, og peker på at det er viktig å gi våre flytende kulturminner unntak fra forbudet. Foreningen mener en ombygging om bord på et vernet eller fredet skip vil gi så store inngrep at det ikke er forenelig med antikvariske prinsipper, og at det ofte heller ikke er teknisk mulig.

### 6.4. Riksantikvaren

Riksantikvaren viser til at installasjon av nye tekniske system vil kunne skape utfordringer for fartøyene i verneflåten. Selv om slike endringer rent teknisk kan la seg gjennomføre, vil de være med på å redusere fartøyenes verdi som historiske kilder. Å erstatte opprinnelige deler av fartøyet, som f.eks. toalettssystem, er derfor problematisk med tanke på de verneprinsippene fartøyene er underlagt.

### 6.5. Kystverket

Tømning av septik fra fritidsbåter i Oslofjorden faller utenfor Kystverkets hovedansvarsområder.

---

<sup>11</sup> De fullstendige innspillene som har kommet kan sendes på forespørsel



Når det gjelder Oslofjorden, så er ikke Kystverket lenger eier av så mange havneanlegg. Per i dag er det 10-12 havner som fremdeles er eller skal være statlig fiskerihavn. Dette innebærer at det er en havn hvor Kystverket har bygget infrastruktur i form av molo og eventuelt kai. I disse konkrete havnene vil det kunne være aktuelt at Kystverket kan tilby lokasjon for avfallsstasjon eller lignende, som et tilbud til fritidsbåteiere. Kystverket vil imidlertid ikke drifte et slikt tilbud.

#### **6.6. Kongelig Norsk Båtforbund, Norsk Seilforening og Norboat**

Tilbakemeldingen fra disse aktørene er at det er få mottaksanlegg. Et godt mottakstilbud forutsetter at det er få driftsproblemer slik at tilgjengeligheten er pålitelig, og det bør heller ikke være for stor avstand til et mottaksanleggene. De viser også til at det er mangel på informasjon om hvor det finnes anlegg i dag, og om regelverket. Med unntak av én aktør, har vi fått tilbakemeldinger om at det ikke må være en brukerbetaling knyttet til mottaksanleggene, da det vil øke terskelen for bruk.

## 7. Gjeldende regelverk

### 7.1. Innledning og bakgrunn

Her redegjøres det for regelverket som gjelder for fritidsfartøy, de gjeldende reguleringene for utslipp fra fritidsfartøy i dag, samt regelverket som gjelder pliktene til havner og kommuner. Det tas også med at det finnes et fåtall lokale forskrifter med forbud mot tømning av septik i Oslofjordområdet i dag.

### 7.2. Miljø sikkerhetsforskriften

Forbudet mot utslipp av kloakk til sjø følger av miljø sikkerhetsforskriften.<sup>12</sup> Forskriften er hjemlet blant annet i miljøkapittelet i lov om skipssikkerhet<sup>13</sup> (skipssikkerhetsloven), §§ 31-33, og i § 38 i lov om fritids- og småbåter (småbåtloven)<sup>14</sup>. Forskriften gjelder for norske skip, herunder fritidsfartøy, se § 1.

Etter forskriftens § 10 er det forbudt å slippe ut kloakk i norsk sjøområde nærmere enn 300 meter fra fastland og øyer. Miljø sikkerhetsforskriften § 10 er den gjeldende forbudsregelen for utslipp av septik fra fritidsfartøy i Norge i dag.

### 7.3. Regelverk som gjelder spesielt for fritidsfartøy

#### 7.3.1. Fritids- og småbåtloven

Regelverket som Sjøfartsdirektoratet forvalter skiller mellom fritidsbåt og næringsfartøy, med skipsfart og næringsvirksomhet på den ene siden, og båtliv og fritidsaktivitet på den andre. Bruken av fritidsbåter er regulert i småbåtloven og tilhørende forskrifter, mens fartøy som er definert som næringsfartøy er regulert i skipssikkerhetsloven.

Fartøy opp til 24 meter som anvendes utenfor næringsvirksomhet, altså fritidsfartøy, omfattes av småbåtloven. Fartøy over 24 meter omfattes av skipssikkerhetsloven. Det er den faktiske bruken som er avgjørende for om fartøyet faller inn under skipssikkerhetsloven eller småbåtloven.<sup>15</sup>

Småbåtloven definerer fritidsbåt i § 1, som *«enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann med en største lengde på inntil 24 meter, og som brukes utenfor næringsvirksomhet.»*

#### 7.3.2. Fritidsbåtforskriften og fritidsbåtdirektivet

##### 7.3.2.1. Generelt

Fritidsbåter med lengde mellom 2,5 og 24 meter, bygget etter 15. juni 1998, skal være produsert i samsvar med fritidsbåtdirektivet som gjelder i alle EØS-land. Regelverket stiller krav til CE-merking for alle fritidsbåter som er satt på EØS-markedet etter 15. juni 1998. I Norge er dette regelverket implementert i fritidsbåtforskriften.<sup>16</sup> Forskriften skal sikre at fritidsbåter, vannscootere og

---

<sup>12</sup> Forskrift av 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger

<sup>13</sup> Lov av 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

<sup>14</sup> Lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven)

<sup>15</sup> Ot.prp. 87 (2005-2006) s. 106

<sup>16</sup> Forskrift av 15. januar 2016 nr. 35 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv.

komponenter blir konstruert, produsert og montert på en slik måte at skade på helse og miljø blir forebygget.

Det følger av fritidsbåtdirektivets vedlegg 1 A punkt 5.8, Forebygging av utslipp og anlegg som forenkler transport av avfall inn til land, at fartøy skal være bygd slik at de forebygger utilsiktet utslipp av forurensede stoffer. Dette er tatt inn i fritidsbåtforskriften. Det følger videre at et toalett montert i et fritidsfartøy skal være koblet til et anlegg med oppbevaringstank eller vannbehandlingsanlegg. Fartøy med permanent installert tank skal være utstyrt med en standardisert tilkobling slik at rørene i mottaksanleggene kan koples til fritidsfartøyet. I tillegg skal hver åpning i skroget beregnet på å pumpe ut septik være forseglet med en ventil som kan sikres i lukket stilling.

#### **7.3.2.2. Før 16. juni 1998**

Fritidsbåter som er satt på markedet, eller tatt i bruk i EØS-området, før 16. juni 1998, er unntatt krav om CE-merking. Før 1998 var det ikke krav om oppsamlingstank for septik eller krav om standardisert tilkobling for tømning av septik. Dette innebærer at i utgangspunktet vil båtene bygd før denne datoen i 1998 ha behov for ombygginger for å kunne overholde et forbud mot utslipp av septik i Oslofjorden, om de bruker toalettet om bord.

#### **7.3.2.3. Fra 16. juni 1998**

Kravet om oppsamlingstank for fritidsbåter med toalett kom med CE-regelverket i 1998. Fritidsbåter satt på markedet fra og med 16. juni 1998 må som utgangspunkt gjennomgå en mindre ombygging for å kunne tømme via et mottaksanlegg. I slike båter vil det være installert oppsamlingstank, men det er ikke krav til standardisert avløpstilkobling. Dette kan medføre at ombygging kan bli aktuelt der tilkobling ikke er montert.

#### **7.3.2.4. Fra 1. januar 2006**

Fra 1. januar 2006 kom det et krav om at båtens septik skulle kunne leveres i land, ved at det ble stilt krav til en standardisert avløpstilkobling, se fritidsbåtdirektivets vedlegg 1 A punkt 5.8. Fritidsbåter bygget fra og med 2006 skal være lagt til rette for tømning direkte i mottaksanlegg, og trenger da i utgangspunktet ingen ombygging om de velger å benytte toalettet om bord.

### **7.3.3. Tekniske handelshindringer og meldeplikt for tekniske regler**

Lov av 17. desember 2004 nr. 101 om europeisk meldeplikt for tekniske regler m.m. (EØS-høringsloven), jf. direktiv (EU) 2015/1535 stiller krav til statlige forvaltningsorgan om å informere EFTAs overvåkingsorgan ESA, og derigjennom Kommisjonen, andre EØS-stater og Sveits om utkast til nye tekniske regler. Meldepliktsordningen gjelder nasjonale regler. Det vil si regelverk som ikke utelukkende er en implementering av EU regelverk. Meldepliktsordningen skal forhindre at det oppstår handelshindringer i strid med EØS-avtalen som følge av nasjonale tekniske regler.

Med tekniske regler menes i loven tekniske spesifikasjoner eller andre krav, herunder instruksjoner, som rettslig eller faktisk må følges for å kunne bringe i omsetning eller bruke et produkt i hele eller en større del av Norge. Med tekniske spesifikasjoner menes krav til et produkts egenskaper, for eksempel med hensyn til kvalitet, yteevne, sikkerhet eller dimensjoner, samt krav til produktet som gjelder blant annet betegnelse, terminologi, symboler, testing og testmetoder. Med andre krav menes krav som ikke er tekniske spesifikasjoner, og som påvirker produktets levetid etter at det er brakt på markedet, for eksempel krav til bruk, resirkulering eller gjenbruk, dersom slike krav i betydelig grad kan påvirke produktets sammensetning, egenskaper eller omsetning.

## **7.4. Regelverk som gjelder mottaksanlegg i kommuner og havner**

### **7.4.1. Forurensningsloven og forurensningsforskriften**

#### **7.4.1.1. Kommunens og havneansvarliges plikt til å etablere og drifte mottaksanlegg**

Lov om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven)<sup>17</sup> fastsetter en generell plikt til å unngå forurensning i § 7. Formålet med loven er å verne det ytre miljø mot forurensning, redusere eksisterende forurensning og avfall, og å fremme god avfallshåndtering. Loven skal sikre en forsvarlig miljøkvalitet, slik at forurensning og avfall ikke fører til helseskade, går ut over trivselen eller skader naturens evne til produksjon og selvfornyelse, se § 1.<sup>18</sup>

Det følger av § 26 at kommunen skal sørge for nødvendige anlegg for tømning av avløpsvann fra fritidsbåter. Etter forarbeidene<sup>19</sup> skal bestemmelsen forstås slik at den også omfatter kommunens ansvar for å etablere tømmeanlegg, og dermed sørge for et tilstrekkelig tilbud for tømning, i den grad det er nødvendig. Etter forarbeidene er det kommunen selv som må avgjøre i hvilken grad etablering av slike anlegg er nødvendig, ved en vurdering av behovet sett i forhold til problemets størrelse lokalt. Kommunen kan etablere anlegg selv, der det kan tømmes, eller stimulere til opprettelse av anlegg. Kommunen kan også oppfylle plikten ved å samarbeide med andre nabokommuner.

Etter forurensningsforskriften § 20-5 har også havneansvarlig, ut ifra behovet til brukerne av havnen, en plikt til å sørge for etablering og drift av mottaksordninger for avfall og lasterester fra skip. Hva som inngår i begrepet "skip" framgår av § 20-3 nr. 4. Denne definisjonen er vidtfavnende, og det kan vanskelig tenkes fritidsbåter som ikke vil falle inn under definisjonen. Begrepet "avfall fra skip" er definert i § 20-3 nr. 1, og det er her presisert at dette omfatter kloakk fra skipet.

På denne bakgrunn, og avhengig av omstendighetene, har både kommunen og havneansvarlig en selvstendig plikt til å sørge for etablering og drift av mottaksordninger for septik fra fritidsbåter. I havner der kommunen er den havneansvarlige, skaper ikke denne delte plikten nevneverdige utfordringer. Vi er imidlertid kjent med at dette har medført visse utfordringer i tilfeller der den havneansvarlige er noen andre enn kommunen, og at det i slike tilfeller har oppstått enkelte uenigheter mellom havneansvarlige og kommunen der ingen av partene har vært villige til å etablere tilstrekkelige tømmeordninger, og at begge har pekt på den andres plikt.

Miljødirektoratet legger til grunn at kommunens plikt etter forurensningsloven § 26 og havneansvarliges plikt etter forurensningsforskriften § 20-5, ikke fullt ut er overlappende. Når det gjelder havneansvarliges plikt, ligger det for det første en begrensning i at denne kun gjelder så langt det er "behov for levering." Dette innebærer at ikke enhver havn med nødvendighet vil være pliktig til å etablere mottaksordninger. Dersom ingen eller kun et fåtall båter har et behov for tømning i havnen, vil behovet for å etablere tømmeanstasjoner etter omstendighetene kunne være under terskelen for at plikten i § 20-5 inntreffer. For det andre legger vi til grunn at private havner som ikke tilbyr anløp og tjenester til andre enn eierne av havnen, ikke vil være pliktige til å stille mottaksordninger tilgjengelige for andre enn eierne. Slike havner vil naturligvis ha adgang til å gjøre dette etter eget ønske, men de vil ikke være pliktige til å etablere og drifte mottaksordninger for allmenheten etter § 20-5.

Kommunens plikt etter forurensningsloven § 26 andre ledd er etter vår oppfatning en plikt av mer overordnet karakter. Kommunens oppgave vil i første rekke bestå av å overvåke situasjonen i

---

<sup>17</sup> Lov om vern mot forurensninger og om avfall av 13. mars 1981 nr. 6 (forurensningsloven)

<sup>18</sup> Forord til loven - [Lov om vern mot forurensninger og om avfall \(forurensningsloven\) - Lovdata](#)

<sup>19</sup> Ot.prp. nr. 48 (1995-1996) s. 14-15

kommunen, og til å løpende vurdere hvorvidt det i havnene foreligger et tilstrekkelig mottakstilbud for alle brukerne i kommunen. Dersom det etter kommunens forsvarlige vurdering foreligger et godt nok tilbud, vil ikke kommunen ha noen plikt til å handle etter forurensningsloven § 26. Dersom det derimot etter kommunens syn ikke foreligger et tilstrekkelig tilbud, vil kommunens selvstendige plikt til å enten selv etablere tømmestasjoner, eller til å stimulere andre til å gjøre dette, tre inn.

#### **7.4.2. Finansieringen av plikten til å etablere og drifte mottaksanlegg**

##### **7.4.2.1. Finansieringen av kommunens plikt etter forurensningsloven § 26**

Finansieringen av kommunens oppgaver etter forurl. § 26 reguleres i bestemmelsens tredje ledd. Det heter her: "*[r]eglene [...] i § 34 om avfallsgebyr får tilsvarende anvendelse ved tømning av slamavskillere, privet m.v.*"

Ordlyden i bestemmelsen indikerer, gjennom henvisningen til § 34, at kommunens plikt til å etablere og drifte tømmestasjoner skal finansieres gjennom avfallsgebyret. Ordlyden gir allikevel ikke et entydig svar på spørsmålet. Dette skyldes i første rekke bruken av ordet "m.v." Denne formuleringen skaper uklarhet om hvorvidt reglene i § 34 får anvendelse for "alt" kommunen plikter å gjøre etter § 26, eller om § 34 derimot kun gjelder for deler av kommunens oppgaver etter bestemmelsen.

Forarbeidene til § 26 gir etter vårt syn begrenset med veiledning ved spørsmålet. I forarbeidene til endringsloven som innførte plikten i § 26 andre ledd, er det skrevet lite om hvordan oppgaven skal finansieres.<sup>20</sup> Den mest direkte referansen til problemstillingen finnes på s. 15 i forarbeidene, der det heter følgende: "*[k]ommunen kan [...] velge å etablere nødvendige anlegg selv, eller for eksempel stimulere til opprettelse av slike anlegg, [...] eventuelt mot et gebyr til eieren.*" Det er tydelig forutsatt her at kommunen kan ta betalt for denne tjenesten. Hvordan dette praktisk skal gjøres, og hva slags type gebyr som eventuelt skal benyttes, kommenteres imidlertid ikke nærmere.

Vi legger til grunn at kommunene ikke kan finansiere etablering og drift av tømmestasjoner etter forurensningsloven § 26 gjennom avfallsgebyret. Hovedbegrunnelsen for dette er at avfallsgebyret slik det er innrettet i § 34 ikke i særlig grad passer for denne oppgaven. Det følger av § 34 fjerde ledd at pliktsubjektet for avfallsgebyret er "*eier [av] en eiendom som omfattes av ordning for innsamling av avfall eller tømning av slamavskiller, privet mv.*" En slik eiendomstilknytning eksisterer ikke for ordningen med å etablere tømmestasjoner for fritidsbåter. Personkretsen som omfattes av ordningen, og de som også utgiftene vil skrive seg fra, vil i stedet være eiere/brukere av fritidsbåter i kommunen.

I tillegg til dette, kommer også det faktum at mange av brukerne av denne tjenesten trolig vil være boende i en annen kommune enn der de benytter tjenesten. En mulig finansiering gjennom avfallsgebyret vil antagelig i mange tilfeller plassere kostnadene hos andre enn dem som utgiftene rent faktisk skriver seg fra.

Etter vår oppfatning har kommunens oppgave etter § 26 andre ledd mye til felles med kommunens oppgave etter forurl. § 35 om avfall i samband med utsalgssteder, turistanlegg, utfartssteder mv. Finansieringen av sistnevnte oppgave er eksplisitt unntatt fra reglene om avfallsgebyr, jf. § 34 tredje ledd. Motsatt har kommunens oppgave etter § 26 andre ledd lite til felles med kommunens øvrige oppgaver etter bestemmelsens første og tredje ledd, der tjenestene nettopp knytter seg direkte til eiendommer i kommunen.

På denne bakgrunn legger vi til grunn at kommunens plikt til å sørge for nødvendige anlegg for tømning av avløpsvann fra fritidsbåter etter § 26 andre ledd ikke skal inkluderes i opplistingen av

---

<sup>20</sup> Ot.prp.nr.48 (1995-1996)

oppgaver i § 26 fjerde ledd ("m.v") der § 34 får tilsvarende anvendelse. Det er dermed ikke rettslig adgang til å finansiere oppgaven gjennom avfallsgebyret.

Vi legger videre til grunn at kommunene heller ikke kan finansiere denne oppgaven gjennom vann- og avløpsgebyret. Hjemmelen for kommunen til å kunne kreve dette gebyret er vass- og avløpsanleggslova<sup>21</sup> § 3. Første pkt. i bestemmelsen lyder: "*Når ein fast eigedom har tilknytning til kommunal- vass eller avløpsleidning [...] har eigaren skyldnad til å svare vass- og avløpsgebyr til kommunen.*" Tilsvarende som for avfallsgebyret etter forurensningsloven § 34, er altså pliktsubjektet for vann- og avfallsgebyret også eiere av eiendom i kommunen. Som beskrevet over, foreligger det ingen tilknytning mellom eiendommer i kommunen og ordningen med å etablere tømmestasjoner for fritidsbåter. Etter vårt syn er det derfor heller ikke adgang til å fordele kostnadene ved denne tjenesten på eierne av eiendommer i kommunen.

En slik praksis vil etter vårt syn også være i strid med selvkostprinsippet. Etter forurensningsforskriften § 16-1 skal ikke vann- og avløpsgebyret overstige kommunens "nødvendige" kostnader på henholdsvis vann- og avløpssektoren. Begrensningen som ligger i "nødvendige" kostnader, gjelder i prinsippet i det enkelte tilfellet. Dette innebærer at den enkelte innbygger i kommunen i prinsippet hverken skal betale for noe mer, eller for noe annet, enn for de tjenestene vedkommende faktisk mottar. En praksis der kommunens utgifter ved å etablere og drifte tømmestasjoner fordeles på alle som plikter å svare vann- og avløpsavgift, vil derfor være i strid med dette prinsippet. Til dette kommer også, som påpekt over, at en stor andel av brukere av denne tjenesten trolig vil være hjemmeboende i en annen kommune enn der de benytter tjenesten.

Vi legger derfor til grunn at kommunens plikt til å etablere og drifte tømmestasjoner etter forurensningsloven § 26, hverken kan finansieres gjennom avfallsgebyret eller vann- og avløpsgebyret. Det ligger imidlertid ikke i dette at kommunene etter vårt syn er avskåret fra å brukerfinansiere denne tjenesten. Etter vår oppfatning har kommunene adgang til å finansiere tjenesten på avtalerettslig grunnlag, ved at kommunen kan kreve at den enkelte bruker betaler for tjenesten når denne benyttes. Det faktum at kommunene har en plikt til å etablere og drifte tømmestasjoner, er etter vårt syn ikke til hinder for at kommunen på privatrettslig grunnlag kan kreve betaling for dette.

Som vist til innledningsvis i dette avsnittet er det tydelig forutsatt i forarbeidene til § 26 andre ledd at det er brukeren av tjenesten som skal betale for den. På bakgrunn av redegjørelsen over legger vi til grunn at denne intensjonen kun kan nås gjennom betaling på avtalegrunnlag, og ikke gjennom gebyr. Forarbeidene til forurensningsloven § 26 uttrykker som vist over riktignok at det kan tas et "gebyr til eieren." Vi legger imidlertid til grunn at denne formuleringen ikke kan være helt gjennomtenkt, og at ovennevnte problemer i relasjon til både avfallsgebyret og vann- og avløpsgebyret ikke er tatt tilstrekkelig høyde for.

Avslutningsvis understrekes at kommunen etter vårt syn også har adgang til å finansiere tjenesten gjennom egen budsjettpost, dersom kommunen selv ønsker det. Det foreligger altså ikke et krav om full kostnadsdekning for denne tjenesten.

#### 7.4.2.2. Finansieringen av havneansvarliges plikt etter forurensningsforskriften § 20-5

Etter forurensningsforskriften § 20-9 første ledd skal havneansvarlig dekke omkostningene forbundet med mottak og videre håndtering av avfall fra skip gjennom innkreving av avfallsgebyr fra de skip som anløper havnen. Bestemmelsen er uttrykt som en plikt for havneansvarlig til å kreve gebyr, jf. "skal."

---

<sup>21</sup> Lov 16. mars 2012 nr. 12 om kommunale vass- og avløpsanlegg

I § 20-9 femte ledd modifiseres havneansvarliges plikt når det gjelder mottak av avfall fra fritidsbåter. Bestemmelsen lyder: "*[f]ritidsbåter godkjent for høyst 12 personer og fiskebåter skal ikke avkreves gebyr ved anløp, med mindre de også plikter å betale anløpsavgift eller annet gebyr for leie av kaiplass. Når det ikke skal betales gebyr ved anløp, kan det avkreves betaling ved levering av avfall.*" I tilfeller der det ikke avkreves gebyr ved anløp, er det følgelig opp til havneansvarlig selv å vurdere om det skal kreves gebyr fra fritidsbåter ved tømning av kloakk i havnen.

Dersom havneansvarlig krever gebyr fra skipet, følger det av § 20-9 tredje ledd at gebyret ikke skal overstige omkostningene forbundet med mottaksordningen for de enkelte fartøysgrupper i havnen.

For ordens skyld understreker vi at gebyrhjemmelen i § 20-9 er anvendelig også for kommunen der denne er havneansvarlig etter § 20-5. Konklusjonen i avsnittet over – der vi uttalte at kommunen ikke har hjemmel til å kreve gebyr for utgifter med etablering og drift av tømmestasjoner, knytter seg utelukkende til kommunens plikt etter forurensningsloven § 26 andre ledd.

## **7.5. Tilsyn og sanksjoner ved brudd på regelverket**

Forurensningsforbudet i småbåtloven § 38 er vårt hjemmelsgrunnlag for en forskrift. Fritids- og småbåtloven har ingen spesifikk straffebestemmelse for brudd på § 38.

Etter forurensningsloven § 41-7 kan overtredelse av forurensningsforskriften eller vedtak truffet i samsvar med forurensningsforskriften, straffes etter forurensningsloven kapittel 10 eller produktkontroll-loven § 12, hvis ikke strengere straffebestemmelser kommer til anvendelse.

I skipssikkerhetsloven finnes det en hjemmel for å gi overtredelsesgebyr for brudd på regelverket. Fritidsbåter faller imidlertid utenfor skipssikkerhetsloven, på grunn av størrelse og bruk.

Sjøfartsdirektoratet har ingen hjemmel for å føre tilsyn med fartøyene. Håndheving av det gjeldende regelverket for fritidsbåter utføres av politiet, og et eventuelt nytt regelverk med forbud mot utslipp av septik i Oslofjorden vil også håndheves av politiet. Dersom det skal være en hjemmel for straff i fritids- og småbåtloven, krever det endring av loven.

## **7.6. Lokale forskrifter om forurensning**

Det følger av forskrift om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften)<sup>22</sup> § 23-2, i kapittel 23, at kommuner kan fastsette andre krav for utslipp av kloakk enn det som følger av miljø sikkerhetsforskriften. Kapittel 23 i forskriften er hjemlet blant annet i miljøkapittelet i skipssikkerhetsloven, §§ 31-33, og i § 38 i småbåtloven.

Ordlyden i § 23-2 andre setning er imidlertid noe tvetydig, og dermed egnet til misforståelser. Det er derfor sammen med forskriftsforslaget foreslått en redaksjonell endring av bestemmelsen, for å unngå ytterligere tolkningstvil. Se forslag til endring i utredningens kapittel 12 - forskriftsforslag, § 11 i ny forskrift.

Flere kommuner med sjøgrense mot Oslofjorden har benyttet forskriftshjemmelen i § 23-2. Et søk på lovdata viser at det finnes lokale forskrifter med forbud mot utslipp av septik i sjøområder fra skip, inkludert fritidsfartøy i Nesodden kommune<sup>23</sup>, i Vestby kommune<sup>24</sup>, i Frogn kommune<sup>25</sup>, Ås

<sup>22</sup> Forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften)

<sup>23</sup> [Forskrift om forbud mot utslipp av septik i sjøområder fra skip inkl. fritidsfartøy m.m., Nesodden kommune, Akershus](#)

<sup>24</sup> [Forskrift om forbud mot utslipp av kloakk fra skip inkl. fritidsfartøy m.m. i indre Oslofjord, Vestby kommune, Akershus](#)

<sup>25</sup> [Forskrift om forbud mot utslipp av septik i sjøområder fra skip inkl. fritidsfartøy m.m., Frogn kommune, Akershus](#)

kommune<sup>26</sup> og i Nedre Follo kommune<sup>27</sup>. At kommunene, der det er miljømessig grunnlag for det etter forurensningsforskriften kap. 23, skal fastsette forbud mot tømning av septik fra fritidsbåter i lokale forskrifter er et av tiltakene i "Helhetlig tiltaksplan for Oslofjorden". Det er imidlertid få kommuner som har laget lokale forskrifter, og det har derfor blitt relevant å lage en nasjonal forskrift.

Dersom en ser de lokale forskriftene under ett, er det ikke laget forskrifter som vil dekke hele Oslofjorden, og en sitter igjen med en delvis regulert fjord. Noen steder finnes det et forbud etter lokale forskrifter, og andre steder et 300-meters forbud etter miljøsikkerhetsforskriften § 10.

## **7.7. MARPOL, skip i næring og kloakkutslipp**

Det viktigste miljøregelverket for skipsfarten er MARPOL 73/78 - Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip. Norge sluttet seg til MARPOL vedlegg IV i 2002, som har regler for å hindre kloakkforurensning fra skip. Regelverket ble gjennomført i norsk rett i 2004.

Det er relevant å omtale kloakkreglene som gjelder for andre segmenter, særlig da skip i næring over 24 meter. For eksempel vil en omtale av det gjeldende regelverket for store passasjerskip, bidra til å belyse helheten i regelverket om kloakkutslipp for skip.

Utslipp av kloakk er regulert i miljøsikkerhetsforskriften § 9 som inkorporerer MARPOL vedlegg IV om hindring av kloakkforurensning fra skip.

Skip i internasjonal fart skal følge reglene i MARPOL regel IV/9 om kloakkanlegg, og kan slippe ut kloakk på strekningen fra Lindesnes til svenskegrensen i samsvar med reglene i MARPOL. På denne strekningen kan ubehandlet kloakk bare slippes ut i fart mer enn 12 nautiske mil fra land, og kvernet og desinfisert kloakk kan slippes ut mer enn 3 nautiske mil fra land, se regel 11.

Etter MARPOL IV regel 11 A punkt 2 får disse begrensningene ikke «anvendelse på skip som trafikkerer havområder som hører inn under jurisdiksjonen til en stat, [...] mens de befinner seg i disse havområdene og tømmer kloakk i samsvar med mindre strenge krav [...] pålagt av denne staten.» Det åpnes dermed for at det kan gis mindre strenge krav for trafikk i innenriks fart. I miljøsikkerhetsforskriften § 10 er det gitt et forbud mot utslipp av kloakk i norske farvann nærmere enn 300 meter fra fastland og øyer. Her er det lempeligere krav enn det som følger av MARPOL IV regel 11. Miljøsikkerhetsforskriften § 10 angir altså kravene for skipene som ikke omfattes av § 9, og gjelder for skip i nasjonal fart. Bestemmelsen vil også gjelde for skip i internasjonal fart som seiler i norsk farvann, bortsett fra på strekningen Lindesnes til svenskegrensa der MARPOLs vedlegg IV er gjort gjeldende.

Det er imidlertid åpnet for at kommunene kan vedta strengere eller lempeligere krav enn 300 meters forbudet i miljøsikkerhetsforskriften § 10 etter forurensningsforskriften. Med hjemmel i § 23-2 har noen kommuner i Oslofjorden laget lokale forskrifter.

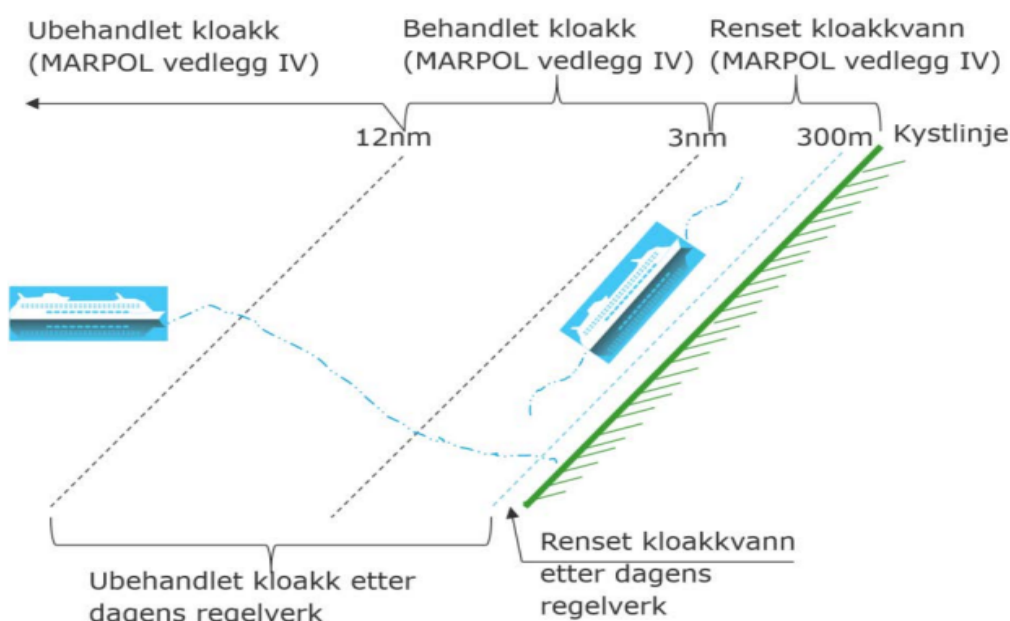
---

<sup>26</sup> [Forskrift om forbud mot utslipp av septik i sjøområder fra skip inkl. fritidsfartøy m.m., Ås kommune, Viken](#)

<sup>27</sup> [Forskrift om forbud mot utslipp av kloakk i sjøområder fra skip, småbåter og fritidsbåter, Nordre Follo kommune, Viken](#)



Skissen nedenfor illustrerer MARPOL vedlegg IV-regelverket:



**Figur 3-1** Prinsippskisse for utslippsalternativer

28

### Et konkret eksempel

Fergeselskapet Bastø Fosen, som trafikkerer strekningen mellom Moss og Horten, er et godt eksempel. Overfarten tar mellom 30-35 minutt, og hver av fergerne tar 200 biler og 600 passasjerer, og har en tonnasje på rundt 8000. Sambandet består av 6 ferger; Bastø I, Bastø II, Bastø IV, Bastø V, Bastø IV og Bastø Electric. På Bastø I og II, samt Electric er det installert renseanlegg for toalettavfallet, mens Bastø IV, V og VI har septiktank og leverer toalettavfallet på land. Her skjer tømningen via oppsugingsbil på kveldstid/natt.

Om vi skal se Bastø Fosen fergerne i en større regelverkssammenheng, så er fergerne utenfor det vi kaller internasjonal fart, og går enten i liten kystfart, innaskjærs fart eller stor kystfart. De faller derfor ikke under virkeområdet som oppstilles i MARPOL vedlegg IV om utslippsforbud mot kloakk. For sjøområdet mellom Moss og Horten er det heller ikke laget en lokal forskrift som forbyr utslipp av toalettavfall. Dermed gjelder 300-meters grensen som følger av miljø sikkerhetsforskriften § 10. Dette betyr at Bastø Fosen fergerne i utgangspunktet kunne tømte kloakk midtfjords under overfarten, da de ville vært 300 meters fra land på dette tidspunktet og utenfor forbudsregelen i miljø sikkerhetsforskriften. Til tross for dette, har Bastø Fosen bevisst valgt en miljøprofil hvor de enten har installert renseanlegg og foretar slamtømming på fartøyene som ikke har renseanlegg. For et samband på denne størrelsen, har dette grepet en stor effekt på miljøforholdene i Oslofjorden.

<sup>28</sup> Skisse fra DNV GL-rapport «Utredning av forslag til innstramming av regelverk for utslipp av kloakk til skip» 2018-1310 s. 6

## **8. Internasjonalt regelverk og andre lands rett**

### **8.1. Regelverket i Sverige**

Sverige har siden 2015 hatt et regelverk som forbyr utslipp av kloakk til sjøs. Ifølge TSFS kapittel 11a 2010:96 skal alle skip som brukes til rekreasjonsformål og med bruttotonnasje under 400 forholde seg til utslippsforbudet, dette inkluderer også fritidsfartøy.

Forbudet gjelder alle fritidsfartøy som oppholder seg i svensk maritimt territorium. Utenlandske båter som er innenfor svensk maritimt territorium er også underlagt det samme regelverket. Forbudet gjelder uavhengig av båtens alder og størrelse eller fra hvilket land båten kommer fra.

Det er gjort noen unntak i regelverket, i tilfeller hvor utslippet er nødvendig for fartøyets sikkerhet eller for å redde menneskeliv til sjøs, eller hvor utslippet er en følge av en skade på fartøyet eller utrustningen og alle forholdsregler er tatt. Det er også et unntak for fritidsbåter som er K-merket av De nasjonale sjøfartsmuseene og bygget før 1965. Disse båtene kan slippe ut kloakk minst en halv nautisk mil fra land. Utslippet skal imidlertid alltid skje så langt fra land som mulig.

Ansvar for å ha et mottaksanlegg for tømning av fartøyets septitank og for å sikre at anlegget fungerer, ligger på enheten som innkrever tømmeavgift. Hvis det ikke kreves tømmeavgift, vil ansvaret ligge på eieren av havnen. Regionene/fylkene har ikke ansvar for å sørge for et mottaksanlegg, slik som i Norge.

I Sverige er det kystvakten som håndhever regelverket om utslippsforbud for fritidsbåter. Ifølge den svenske kystvakten har de ikke anmeldt eller undersøkt noen saker om kloakkutslipp fra fritidsbåter. Det er svært sjelden de har fått informasjon om det er mistanke om ulovlig utslipp av kloakk fra fritidsbåter. Årsaken er at fritidsbåten må tas på fersk gjerning for å kunne bevise et utslipp. Det er ikke vanlig at det blir tatt prøver for å bevise mulig utslipp.

### **8.2. Regelverket i Finland**

Finland har hatt et totalutslippsforbud for fritidsbåter siden 2005. Etter det gjeldende regelverket er behandlet eller ubehandlet kloakk forbudt å slippe ut i finske sjøområder og i den økonomiske sonen. Avfall kan imidlertid slippes ut i havet om avstanden til land er 12 nautiske mil. Regelverket er i tråd med vedlegg IV til MARPOL, Helsingforskonvensjonen og andre internasjonale forpliktelser som Finland har. Videre skal fritidsfartøy med toalett utrustes med oppsamlingstank for kloakk. Toalettene på fritidsfartøyene skal være koblet til oppsamlingstanken. Regelverket setter også krav til at tilkoblingen skal ha en standardløsning som er godkjent av Helsinki-kommisjonen.

I Finland er mottaksfasilitetene organisert av en privat miljøorganisasjon som heter «Hold Skjærgården Ren». Virksomheten er basert på frivillig og offentlig finansiering, og frivillige avgifter. Denne foreningen har hatt ansvaret for havnemottak for småbåter i lang tid, også før de aktuelle bestemmelsene i Helsingforskonvensjonen trådte i kraft. Dette lettet i stor grad implementering av forskriften for rundt 20 år siden.

Det er gitt unntak hvor installering av et toalettsystem vil være teknisk vanskelig eller medføre høye kostnader, eller hvor fartøyet er bygget før 2000.

Finland erfarer at systemet med tømning og mottaksfasiliteter fungerer godt og at fritidsfartøyene bruker mottaksfasilitetene regelmessig. Vi har ikke fått informasjon om håndheving av regelverket i Finland.

## **9. Tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av septik fra fritidsbåter i Oslofjorden**

### **9.1. Generelt**

Det er betydelig usikkerhet knyttet til nåsituasjonen for utslipp av septik fra fritidsbåter. Situasjonen i dag befinner seg sannsynligvis et sted mellom to ytterpunkter: Det mest optimistiske scenarioet vi kan se for oss er at de fleste som har fritidsbåter i Oslofjorden med oppsamlingstank og mulighet for utsuging, legger til havn og bruker toalettfasiliteter på land og/eller tømmer septiktanker ved de mottaksanleggene som finnes, og dermed ikke slipper ut septik i fjorden. I dette scenarioet benytter eiere av fritidsbåter uten utsugingsmulighet, toalettfasiliteter i havner. Det mest pessimistiske scenarioet er at alle som har fritidsbåter med toalettfasiliteter som ferdes i Oslofjorden slipper ut septik i fjorden. Hvor i dette intervallet nåsituasjonen befinner seg, er usikkert, men på bakgrunn av bruksmønster med overvekt av dagsturer går vi ut fra at mange båtbrukere legger til havn og bruker toalettfasilitetene på land. Dermed antar vi at dagens situasjon er nærmere det optimistiske scenarioet enn det pessimistiske scenarioet.

Vi vet ikke i hvilken grad båtseptik påvirker miljøtilstanden i Oslofjorden. Båtseptik er en av flere forurensningskilder, og utgjør en liten del av den totale mengden av organisk materiale og næringssalter som blir tilført Oslofjorden. Vi har dermed ikke grunnlag til å fastslå at et forbud mot tømming av septik vil bedre miljøtilstanden i vesentlig grad.

Vi kan derfor ikke slå fast at miljønyttene av et forbud overstiger kostnadene ved gjennomføring av nødvendige tiltak og virkemiddel. Kostnadsanslag er nærmere beskrevet i kapittel 10. Det er ikke grunn til å anta at innføring av forbud mot båtseptik er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det kan likevel argumenteres for at båteierne selv bør ta ansvar for å kvitte seg med septik på en måte som ikke bidrar til utslipp av næringssalter og organisk materiale til fjorden. Forurensningsloven fastsetter en generell plikt til å unngå forurensning, jf. § 7, og forurenser-betaler prinsippet handler om at den som skaper utslipp, selv skal betale den kostnaden utslippet påfører samfunnet.

Hvis vi legger til grunn at fritidsbåteiere flest ønsker å bidra til en renere Oslofjord gjennom å ta ansvar for egen septik dersom de får nødvendig informasjon og enkel tilgang til mottaksanlegg, er det usikkert om effekten av et forbud vil skille seg betydelig fra effekten av en godt utformet og målrettet informasjonskampanje.

### **9.2. Overordnet vurdering av aktuelle tiltak og virkemidler**

#### **9.2.1. Aktuelle tiltak**

Nedenfor omtales tiltak som er aktuelle ved innføring av et forbud mot tømming av septik fra fritidsbåter i Oslofjorden.

##### **9.2.1.1. Tett oppsamlingstank på båter med toalett, og mulighet for tømming til land**

For at fritidsbåter skal kunne levere septik til et mottaksanlegg på land er det en forutsetning at båtene er tilrettelagt for det. Dette innebærer at båten må ha installert en tett tank som samler opp septiken, og en standardisert avløpstilkobling som muliggjør bruk av anlegg for tømming på land, se omtalen ovenfor i punkt 5.2.

##### **9.2.1.2. Etablere flere mottaksanlegg**

For å gjøre det enkelt for båteiere å tømme septik fra fritidsbåter, må det være tilgjengelige og et tilstrekkelig antall anlegg å tømme i. Dette innebærer at kommuner og havner må gjøre en vurdering

av eget mottakstilbud og etablere en måte å finansiere disse på. Å få på plass en god løsning for finansiering av etablering og drift av anleggene, både dagens anlegg og fremtidige anlegg, vil være avgjørende for at tjenesten kan tas i bruk og for at den nødvendige utbyggingen av anlegg kan skje.

#### **9.2.1.3. Oversikt over mottaksanlegg**

For å redusere terskelen for å ta i bruk mottaksanlegg, og for at båteierne skal vite hvor det er mulig å tømme septik i land, er det viktig med en god oversikt som viser plassering av anleggene. En slik oversikt bør fortrinnsvis være kartbasert og oppdateres jevnlig. Vi har i dette oppdraget ikke tatt stilling til hvor eierskapet til en oversikt bør ligge.

#### **9.2.2. Aktuelle virkemidler**

Det er flere virkemidler som kan bidra til å redusere eller stanse utslipp av septik fra fritidsbåter i Oslofjorden. Virkemidler kan enten påvirke båteierne til å gjennomføre tiltak som medfører at septik samles opp om bord i båten og leveres til mottaksanlegg på land, eller påvirke kommuner og havner til å bygge ut et bedre mottakstilbud, slik at det blir enklere for båteiere å få levert septik til land.

Fordi oppdraget spesifiserte at vi skulle utrede konsekvensene av et forbud, har vi ikke utredet andre virkemidler enn forbud og holdningsskapende arbeid knyttet til innføringen av forbudet.

##### **9.2.2.1. Forbud**

Et forbud mot tømning av septik fra fritidsbåter i Oslofjorden vil medføre at båteiere som har installert toalett må sørge for oppsamling av septik i tett tank, og levering av dette til godkjent mottaksanlegg på land. Båteiere uten mulighet til å samle opp septiken i tett tank, vil ikke lovlig kunne bruke toalettfasilitetene i båtene med mindre båtene bygges om.

Det vil være vanskelig å kontrollere et forbud mot tømning av septik i Oslofjorden. Lav oppdagelsesrisiko er en av grunnene til at det ikke er sikkert at et forbud vil føre til at fritidsbåteiere med toalett endrer adferd. Dette gjør det usikkert i hvor stor grad et forbud vil øke etterspørselen etter mottak for tømning. Vi antar imidlertid at mange båteiere vil ønske å bidra til å holde fjorden ren dersom de blir gjort oppmerksomme på utfordringen, og det finnes tilstrekkelig tilgang til tømmestasjoner og toalettfasiliteter i det området de ferdes. Fritidsbåteierne i Oslofjorden er også blant de som benytter seg av fjorden som rekreasjonsområde, og vil derfor ha en egeninteresse i at fjorden er så ren som mulig. Likevel vil nok enkelte båteiere fortsatt tømme i sjø selv om det er et forbud, på grunn av at oppdagelsesrisikoen er så lav. Et forbud vil sannsynligvis ha størst effekt på dager da det er mange fritidsbåter ute samtidig da tømning av septik i sjø enklere kan oppdages både av andre båteiere og båtjenester.

Regelverket kan innrettes på en måte som gjør at de eldste fritidsbåtene, som det vil være mer kostbart å bygge om, faller utenfor virkeområdet til forskriften, eller at det settes opp visse unntak. Eventuelt kan et forbud utformes så det inkluderer samtlige fritidsbåter eller båter som kun har det nødvendige utstyret installert.

I utredningen presenteres forbudet i to ulike forskriftsalternativer, som omtales nedenfor og som gjennomgås i kapittel 10 og 11.

##### **9.2.2.1.1. Forskrift uten konstruksjonskrav knyttet til forbudet**

Etter forurensningsloven er det vanlig praksis å oppstille utslippskrav/funksjonskrav. Det innebærer at den som kravet retter seg mot, selv er ansvarlig for å finne løsninger for å overholde kravet som stilles.

I det første alternativet er det laget et generelt forbud mot utslipp av septik fra fritidsbåter i Oslofjorden.

#### **9.2.2.1.2. Forskrift med konstruksjonskrav knyttet til forbudet**

I maritimt regelverk er det vanlig at det settes konstruksjonskrav til fartøyet, i sammenheng med en dato for når fartøyet skal tilfredsstille det gitte kravet. I det andre av de to forskriftsalternativene som er presentert i slutten av utredningen, er det gitt konstruksjonskrav for båtene som er satt på EØS-markedet fra og med 16. juni 1998 og som har toalett om bord.

Konstruksjonskravet i forskriften innebærer at de båtene som mangler tilkobling til septiktanken for å tømme septik ved et mottaksanlegg, må installere det innen juli 2024, ett år etter forskriftens ikrafttredelse. Dette vil i all hovedsak gjelde for fritidsbåtene som er satt på EØS-markedet mellom 16. juni 1998 og 1. januar 2006. For fritidsbåtene av eldre dato viser forskriften til miljø sikkerhetsforskriften § 10.

For at det likevel skal være mulig å benytte fritidsbåter som faller innenfor virkeområdet til forskriften, uten at det må gjøres ombygginger, kan det være aktuelt med plombering av toalettet om bord. Dette innebærer at en stenger/låser toalettet slik at det er fysisk umulig å bruke. Det har ikke vært anledning til å gå nærmere inn på dette spørsmålet i utredningen, og det er per i dag uavklart om det er teknisk mulig å foreta plombering på toalettene i de aktuelle fritidsbåtene. Ved en eventuell forskrift med konstruksjonskrav, vil en plomberingsmulighet bidra til reduserte kostnader for båtneierne for de som ikke benytter seg av toalettet om bord. De tekniske mulighetene for plombering må undersøkes nærmere før dette eventuelt kan tas med som en del av forskriften.

#### **9.2.2.2 Holdningsskapende arbeid**

Mange fritidsbåteiere er sannsynligvis ikke kjent med at det finnes et regelverk med forbud mot tømming av septik innenfor 300 meter i Oslofjorden i dag. Vår redegjørelse for finansieringen av en mottakstjeneste for båtseptik viser at mange båtneiere sannsynligvis må forholde seg til brukerbetaling for tjenesten. Holdningsskapende arbeid vil derfor være viktig for at båtneierne skal slutte opp om forbudet. I dette arbeidet er det viktig å informere om regelverket og om forurenser betaler-prinsippet. Betalingsvilligheten for tiltak for å beskytte vannkvalitet, er anslått å være forholdsvis høy<sup>29</sup> og vi antar derfor at tilstrekkelig informasjon om regelverket og tiltakenes betydning for Oslofjorden som rekreasjonsområde, kan ha stor betydning for å skape en endring i adferd.

Det bør i tillegg informeres om hvilke båter det vil kunne være aktuelt å bygge om, inkludert verksteder eller forhandlere som kan tilby tjenestene og hva det koster. Informasjonen må også inkludere oversikt over tilgjengelige anlegg for tømming av septik.

Dersom forbudet ikke skal omfatte alle fritidsbåter, vil det fremdeles gjelde en 300 meters grense etter miljø sikkerhetsforskriften § 10. Dette gjør at det uansett vil være nødvendig med holdningsskapende arbeid, slik at alle får kjennskap til hva de har å forholde seg til når de ferdes ute i Oslofjorden.

---

<sup>29</sup> [2019-Menon-NIVA-rapport.pdf](#)

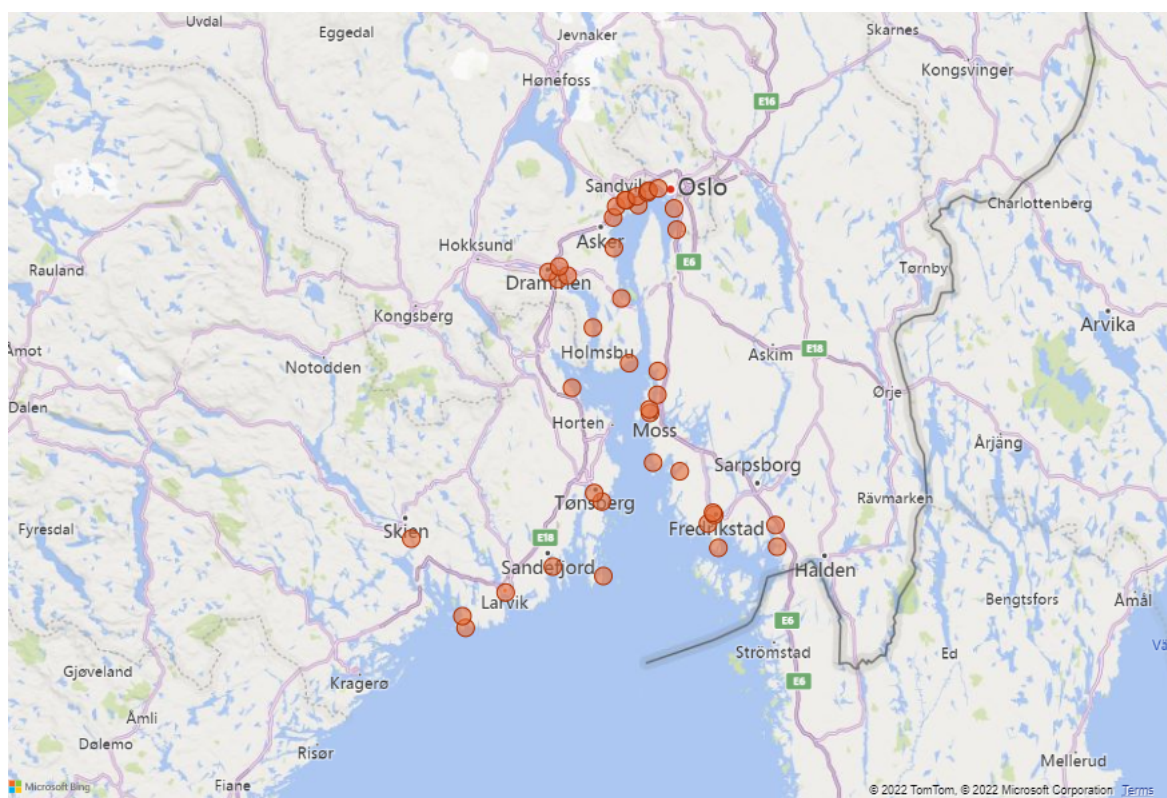
### 9.3. Hva skal til for at tiltakene skal fungere best mulig?

#### 9.3.1. Etablering av flere mottaksanlegg

Oversikten over eksisterende anlegg viser at det er et par områder hvor det er lange strekninger mellom anleggene i dag. Dette gjelder langs strekningen Asker-Horten og langs strekningen Moss-Fredrikstad. Langs disse to strekningene er vår vurdering at det er for lange avstander til at det er enkelt for båteiere å overholde et forbud. Seks kommuner har ikke etablert noen anlegg, og båteiere med tilknytning til havner i disse kommunene har dermed ingen mulighet for å tømme septik i dette området. I de øvrige områdene hvor det er etablert anlegg, er det tilsynelatende kortere avstander mellom anleggene, men dette er etter vår vurdering ikke ensbetydende med at det er tilstrekkelig antall anlegg dersom etterspørselen er stor.

Kommunenes og havnenes vurdering av eget mottakstilbud, vil sannsynligvis resultere i at det må etableres flere mottaksanlegg. Bransjen peker på at mottakstilbudet ikke er tilstrekkelig i dag, noe flere kommuner bekrefter i Miljødirektoratets spørreundersøkelse. Flere kommuner svarte at de har planlagt etablering av anlegg i løpet av de neste 1-5 årene.

I arbeidet med å skaffe oss oversikt over eksisterende og planlagte anlegg, har vi også gjort en vurdering av havner som kan være egnet for etablering av anlegg i fremtiden. Disse er vist som røde prikker i figur 6. De to planlagte anleggene i Asker og Hvaler til sesongen 2023 er ikke med i denne oversikten.



Figur 6.2 Havner foreslått for etablering av nye anlegg

I vurderingen av plassering av nye anlegg i figur 6, er størrelsen på båthavnen, eksisterende anlegg og størrelse på gjestehavn brukt som grunnlag for å sikre en geografisk spredning. Etterspørsel var ikke gjenstand for vurdering, og oversikten må derfor kun brukes veiledende.<sup>30</sup>

<sup>30</sup> De aktuelle havnene er koordinatfestet og ligger som vedlegg til utredningen.

I åtte kommuner er det ikke foreslått plassering av nye anlegg (Ås, Bamble, Frogn, Halden, Horten, Hvaler, Nesodden, Porsgrunn). Sett i sammenheng med størrelsen på båthavner og gjestehavner i disse kommunene, er det vurdert at den geografiske plasseringen av anlegg er god. Vi mener imidlertid at havneansvarlige og kommunene det gjelder, bør gjøre en vurdering av mottakstilbudet også her, da etterspørselen etter anlegg ikke var gjenstand for vurdering i kartleggingen DNV har gjort.

Uavhengig av avstand mellom anleggene som finnes i dag, vil enkelte båteiere ha utfordringer med å etterkomme et forbud, mens andre som har tilgang på anlegg i nærheten av hjemmehavn eller der de ferdes enklere vil kunne etterkomme et forbud. Ettersom vi ikke vet hvor etterspørselen etter mottak er eller hvor stor etterspørselen vil bli, er det vanskelig å anslå hvor det skal etableres flere anlegg. Disse vurderingene må gjøres av kommunene og havneansvarlige. Vi legger til grunn at kommunenes og havneansvarliges plikt til å sørge for nødvendige anlegg, vil sørge for at det blir bygget ut et mottakstilbud som er tilstrekkelig.

At kommunene samtidig skal innrette seg etter en ny finansieringsmåte av tjenesten, kan medføre at etablering av anlegg kan ta lenger tid enn dersom de hadde fortsatt med dagens finansiering.

Innenfor et tidsperspektiv på for eksempel tre år, bør det imidlertid være rimelig å forvente at mottakstilbudet er utvidet og i samsvar med et økende leveringsbehov, da både kommunenes og havneansvarliges plikter til å etablere tømmestasjoner trer inn der det er behov. I en overgangsfase vil det være viktig å få på plass gode sanitærfasiliteter for besøkende til havnene.

### **9.3.2. Kapasitet på renseanleggene**

Belastningen på renseanlegg når båteiere tømmer septik eller benytter toalettfasiliteter i havner i egen hjemkommune, skal allerede være iberegnet i renseanleggets kapasitet. Der båteiere tømmer i annen kommune, mener vi at dette bidraget likevel ikke vil utgjøre en vesentlig påvirkning på renseanleggenes kapasitet sammenliknet med andre kilder. Ved planlegging av flere nye mottaksanlegg i nærheten av hverandre, bør allikevel eksisterende/planlagt infrastruktur for vann og avløp tas med i betraktningen.

### **9.3.3. Mange båteiere må betale for tømming av septik på en annen måte enn i dag**

De fleste båteiere som ikke er tilknyttet en kommersiell havn, har i dag betalt for tømming av båtseptik gjennom vann- og avløpsgebyret, eller gjennom avfallsgebyret. Som redegjort for over, er en slik gebyrpraksis ikke i samsvar med vår tolkning av regelverket. Etter vår tolkning har kommunen kun rettslig adgang til å brukerfinansiere tjenesten gjennom en avtale med brukeren. Dersom kommunen selv ønsker det, kan tjenesten eventuelt finansieres gjennom egen budsjettpost.

Det er kun i de tilfellene der kommunen finansierer tjenesten over egen budsjettpost, at tjenesten kan være gratis for båteiere i dag. Dersom disse kommunene i tiden fremover går over til å brukerfinansiere tjenesten, vil disse båteierne få økte kostnader. Hvorvidt kostnadene faktisk vil øke ved innføring av brukerbetaling sammenliknet med gebyrfinansiering, er ikke noe vi har utredet i dette oppdraget da kostnadene knyttet til etablering og drift av mottakstilbudet vil variere mellom kommunene avhengig av behovet for tømming.

At kommunen etter vårt syn kun har rettslig adgang til å brukerfinansiere tjenesten gjennom avtale, er noe som gjelder uavhengig av et forbud. Dersom en slik klargjøring av regelverket inntreffer samtidig med innføringen av et forbud, er det imidlertid sannsynlig at båteiere vil se dette i sammenheng. Signalene fra bransjen er at brukerbetaling vil øke terskelen for bruk av mottaksanlegg. Dersom betalingsvilligheten er lav, vil dette kunne skape en motstand mot forbudet og føre til at færre ønsker å etterleve et forbud. Vi har ikke kartlagt båteiernes betalingsvillighet, men en rapport

utarbeidet av Menon på oppdrag fra NIVA viser at det er til dels stor betalingsvillighet for tiltak for å beskytte vannkvalitet. Dersom ikke båteierne ser seg selv som en del av løsningen for å forbedre tilstanden i Oslofjorden, er det imidlertid ikke sikkert at betalingsvilligheten er høy.

Gitt at et forbud er vanskelig å føre kontroll med, og at klargjøringen om brukerbetaling inntreffer samtidig, er det viktig å få båteierne med på endringen gjennom holdningsskapende arbeid.



## **10. Økonomiske og administrative konsekvenser**

### **10.1. Generelt**

Kostnadene ved et forbud vil hovedsakelig knytte seg til tre forhold:

1. Etablering og drift av mottaksanlegg på land
2. Kostnader til ombygging av båter som ikke har septiktank eller standardisert løsning for tilkobling til mottaksanlegg
3. Holdningsskapende arbeid om behovet for å redusere utslipp til fjorden og hvor det er mottaksanlegg

Disse kostnadene har vi i fortsettelsen omtalt som konsekvenser for båteierne, for kommunene og havneansvarlige (der disse ikke er kommunene) og for myndighetene.

I tillegg til disse konkrete kostnadene vil båteierne også oppleve ulempekostnader forbundet med at de må kjøre omveier for å få tømt septik eller ved at de ikke kan benytte seg av toalettet om bord før de får utført nødvendig ombygging.

Vi antar at det i løpet av tre år bør være rimelig å forvente at mottakstilbudet er utvidet og i samsvar med et økende leveringsbehov. Et forbud som trer i kraft før et tilstrekkelig mottakstilbud for tømning av båtseptik er på plass, kan medføre ulempekostnader for en del båteiere. For båteiere som ikke har nødvendig teknisk utstyr på plass når forbudet trer i kraft og/eller som holder til i et område med begrenset mottakstilbud vil dette kunne bety en periode med begrensninger på hvordan de kan bruke egen båt, for eksempel til overnattingsturer. Disse kostnadene har vi ikke hatt grunnlag for å konkretisere ytterligere, og de er derfor ikke kvantifisert eller verdsatt, men de kan være betydelige for den enkelte båteier.

### **10.2. Konsekvenser av et forbud for fritidsbåteiere**

#### **10.2.1. Ombygging i større eller mindre grad**

Når det gjelder ombygginger av fritidsfartøylene i større eller mindre grad, er det usikkert hvor omfattende dette vil kunne bli, særlig for eldre båter. Eldre toalettssystemer egner seg kanskje ikke for ombygging. Når en begynner å gjøre endringer i sanitæranlegget, kan det føre til at en må skifte ut alt. Slinger og klemmer må byttes, kanskje også septiktank og toalett. Det er ikke uvanlig at overganger til toalett, septiktank og skrogventiler er i så dårlig tilstand at de går i stykker under arbeidet, og derfor må skiftes ut. For eldre båter er det ikke usannsynlig at det må sages i skottet til båten for å få ut de gamle delene.

##### **10.2.1.1. Ombyggingskostnader**

I forbindelse med utredningen, har Sjøfartsdirektoratet kontaktet båtforhandlere/verksted, for å sjekke hva de ulike typene ombygginger vil koste, avhengig av alder og type båt. Vi har oppsummert og kommet frem til følgende tall:

Installasjon av avløpsforbindelse fra eksisterende septiktank: kostnader mellom 10.000 til 40.000,-.  
Installasjon av septiktank og avløpsforbindelse: kostnader mellom 40.000 til 100.000,-

##### **10.2.1.2. Kostnader ved selvmontering for den enkelte båteier**

Velger båteieren selv å utføre arbeidet kreves følgende utstyr, se tabell under. Ved den enkleste utførelsen der det allerede finnes en septiktank om bord, kommer materialkostnaden på omtrent

2900,- og den dyreste varianten koster omtrent 15.000,- som innebærer at hele systemet byttes ut. Det er ikke tatt hensyn til komplikasjoner, slik som ombygging i båten, platarbeid eller annet.

Artikkel	Detalj	Stykkpris	Antall	Komplett system	Minste inngrep
Gasstett septikslange	luktfri	349,- meter	5 meter	1745,-	1745,-
Toalett manuelt	Porselen 38mm	1999,-	1 stykk	1999,-	
Toalett el. m/kvern	Porselen 38 mm	4199,-			
Dekksgjennomgang	For pumpe 38 mm	759,-	1 stykk	795,-	795,-
Skroggjennomføring	1 1/4 "	399,-	1 stykk	399,-	
Slangnippel	1 1/4 "	339,-	4 stykk	1356,-	
T-stykke	1 1/4 "	349,-	1 stykk	349,-	349,-
Septiktank	42 liter, 46X348X351cm.	7199,-	1 stykk	7199,-	
Kuleventil	1 1/4 "	269,-	1 stykk	269,-	
Slangeklemmer	30 mm - 40 mm	29,-	16 stykk	464,-	
Lense og toalett pumpe	Lensepumpe 38 mm	2099,-	1 stykk	2099,-	
<b>Totalt</b>				<b>16674,-</b>	<b>2889,-</b>

Prisene er hentet fra Maritimt båtutstyr 2022

### 10.2.2. Kostnader for tømning av båtseptik

Sammenliknet med i dag vil mange båteiere måtte betale for å tømme septik fra fritidsbåtene sine på en annen måte enn i dag. Vi har ikke utredet hvor mye dette vil koste hver enkelt båteier, da vi ikke vet hvor mange anlegg som vil være nødvendig å etablere.

## 10.3. Konsekvenser av et forbud for kommunene og havnene

### 10.3.1. Administrative konsekvenser

Alle kommuner med sjøgrense mot Oslofjorden må vurdere om mottakstilbudet for septik fra fritidsbåter er tilstrekkelig og etablere en brukerbetaling av tjenesten for eksisterende og nye anlegg. Det samme må havneansvarlige der disse ikke er den samme som kommunen. I henhold til forurensningsforskriften § 20-6 skal kommunene lage oppdaterte oversikter over havner i deres kommune, og mye informasjon vil derfor være lett tilgjengelig. Oversikten over eksisterende, planlagte og foreslåtte anlegg som vi har utarbeidet i forbindelse med dette oppdraget kan brukes som veiledning. Kommuner og havneansvarlige bør også vurdere behov for midlertidige toalettløsninger i påvente av nye anlegg i havner det ikke er tilgjengelige sanitærløsninger i dag.

### 10.3.2. Økonomiske konsekvenser

Behovet for antall anlegg vil variere mellom kommuner og kommersielle/private havner. Vi har derfor ikke oversikt over de totale kostnadene for kommunene, men vi har estimater på kostnader for etablering av anlegg basert på tilbakemeldinger fra kommunene.

Anlegg som mottar septik fra fritidsbåter kan enten samle det i en tett tank, eller være koblet til det kommunale ledningsnett slik at avløpsvannet går direkte til renseanlegg når det tømmes. Et anlegg

med tett tank krever tømning med bil som videre frakter septiken til renseanlegget. En kommune med et slikt anlegg anslår grovt en kostnad på 120 000 kr for anlegget med en 3000 liters tank, inkludert etablering.

En kommune som er i ferd med å etablere et anlegg som skal kobles til kommunalt nett, anslår en etableringskostnad på ca. 1,5 millioner kroner. En annen kommune viser til etableringskostnad på 250 000 kroner når de selv står for etableringen. Dersom de ikke hadde gjort arbeidet selv, anslår de en etableringskostnad på 400 000-500 000 kroner. Etableringskostnaden for anleggene varierer, og avstanden til det kommunale nettet vil være den mest fordyrende faktoren da lang avstand medfører graving av lengre grøfter.

Begge typer anlegg omtalt over, har lave drifts- og administrative kostnader. Dersom et forbud øker bruken av mottaksanlegg, kan det imidlertid tenkes at driftskostnadene vil øke noe sammenliknet med i dag.

Mange anlegg stenges ned for vinteren, og dette kan bidra til å redusere driftskostnader. Driftskostnader ved vinterbruk av anleggene varierer avhengig av om pumpen er bygget inn i pumpehus eller ikke. Et pumpehus medfører driftskostnader til strøm og vedlikehold. Vi har ikke fått oversikt over antall driftstimer for de ulike anleggene, men vårt inntrykk er at driftskostnadene er lave i den store sammenhengen.

#### **10.4. Konsekvenser av et forbud for politiet**

Det er foreslått at politiet skal være kontrollmyndighet, slik de også er for det gjeldende forbudet mot utslipp av septik innenfor 300 meter fra land. Vi har vært i kontakt med politiet i forbindelse med arbeidet, og de viser til at det er vanskelig å håndheve regelverket da det krever at fritidsbåteieren tas på fersk gjerning. De forteller at de ikke ser for seg at det blir enklere håndheving ved innføring av et nytt regelverk. Et tips fra politiet var å fokusere på holdningsskapende arbeid og informasjonskampanjer for å bevisstgjøre båtfolket om grensene for tømning og hva som skjer med fjorden når det tømmes.

Effekten av holdningsskapende arbeid blir sannsynligvis best dersom den involverer interesseorganisasjoner, bransjeforeninger og samarbeidende etater. Politiet, Kystvakten, Statens naturoppsyn, Skjærgårdstjenesten og andre frivillige aktører med sjøtjeneste, vil også kunne bidra med forebyggende informasjon.

I utgangspunktet vil alle oppgaver som utvider politiet sitt ansvarsområde i prinsippet få en kostnad. I dette tilfellet dreier det seg imidlertid om en type oppgave som politiet allerede er kjent med og skal utføre i dag, og en ny forbudsregel vil ikke endre politiets arbeid i stor grad.

#### **10.5. Konsekvenser av et forbud for Sjøfartsdirektoratet**

Sjøfartsdirektoratet er en aktuell myndighet i dette arbeidet. Til tross for at direktoratet ikke har tilsynsmyndighet med fritidsfartøylene, fordi de ikke er omfattet av skipssikkerhetsloven, har direktoratet veiledningsansvar og deltar i informasjonsarbeid og holdningsarbeid knyttet til bruken av fritidsbåter. Det kan forventes en økning i fritidsbåteiere som tar kontakt med direktoratet og ønsker avklaringer av ombygginger og annet. Dette kan føre til noe ekstra ressurskostnader for Sjøfartsdirektoratet, men det er vanskelig å gi konkrete tall.

## **10.6. Vår anbefaling – utforming av forskriften**

### **10.6.1. To forskriftsalternativer**

Vi har sett på to alternativer til forskrift, se omtalen i punkt 9.2.2.1.1 og 9.2.2.1.2. Grunnen til dette er at direktoratene har ulik praksis ved utforming av regelverk.

Det første alternativet angir et generelt forbud som innebærer at den som kravet retter seg mot, selv er ansvarlig for å finne løsninger for å overholde kravet. Det andre alternativet angir et konstruksjonskrav med en overgangsregel.

#### **10.6.1.1. Fordeler og ulemper ved forskriftsalternativene**

For å få et effektivt regelverk for å hindre septikutslipp fra fritidsbåter, kan det være hensiktsmessig med et regelverk som knyttes til endring av fritidsbåtene. I maritimt regelverk er det vanlig praksis å legge inn endringskrav til fartøyene som del av regelverket. Et krav om at fritidsbåtene bygges om til å inneha de nødvendige funksjonene for å tømme septik ved et mottaksanlegg vil sikre oppfyllelse av forbudet. Dette er spesielt viktig med tanke på at oppdagelsesrisikoen er lav for de aktuelle tilfellene. Et konstruksjonskrav for fritidsbåtene vil også på denne måten sørge for enklere håndheving av regelverket i fremtiden, ved at det kan kontrolleres om regelverket er oppfylt eller ikke. Dette gjør at et regelverk med konstruksjonskrav vil kunne gi myndighetene en bedre kontrollmulighet.

Forskriftsforslaget med konstruksjonskrav vil knytte seg til de fritidsfartøyene som er hjemmehørende i og ved Oslofjorden. Uten et småbåtregister har vi imidlertid ingen oversikt over hvilke båter som har hjemhavn i, eller ved, Oslofjorden. En ulempe ved å sette opp et konstruksjonskrav i et avgrenset område er at det da automatisk skaper begrensninger for fritidsbåter som ikke oppfyller kravet og som ikke er hjemmehørende til Oslofjorden. For de fritidsbåtene som er på tur i området og som faller innenfor virkeområdet til forskriften, vil Oslofjorden bli en forbudssone etter 1. juli 2024, jf. forskriftsforslaget § 10.

På den andre siden har disse fritidsbåtene et valg mellom å ferdes andre steder eller å foreta en konstruksjonsendring av fritidsbåten til å oppfylle kravet i forskriften, på lik linje med de som har sin hjemmehavn i Oslofjorden.

Etter forurensningsloven er det vanlig praksis at forurensningsmyndigheten fastsetter utslippskrav/funksjonskrav for å hindre eller begrense forurensning. Dette innebærer at den som kravet retter seg mot selv er ansvarlig for å finne løsninger for at kravet blir overholdt. Den bærende tanken bak en slik regulering er at det er forurenseren selv som er nærmest til å vurdere hvilke tiltak som burde treffes for at det fastsatte kravet overholdes.

Et generelt forbud, uten et konstruksjonskrav, vil gi båteierne valget mellom å enten bygge om toalettfasilitetene slik at de kan tømme septik ved et mottaksanlegg, eller å la være å bruke toalettet om bord. Det er sannsynligvis mange båteiere som ikke benytter toalettet i fritidsbåten i dag, og som heller ikke ønsker å bygge om toalettet dersom det innføres et forbud. For slike båteiere vil et konstruksjonskrav fremstå som både uhenktsmessig og kostbart.

Hvis man legger til grunn at fritidsbåteiere flest ønsker å bidra til en renere Oslofjord gjennom å ta ansvar for egen septik så fremt de får nødvendig informasjon og enkel tilgang til mottaksanlegg, mener vi det er rimelig å anta at båteiere flest vil overholde et generelt forbud.

Et generelt forbud uten et konstruksjonskrav har også den fordel at det kan gjøres gjeldende for alle fritidsbåter som befinner seg i Oslofjorden. Ved et slikt forbud er det ikke nødvendig å legge til grunn et skille mellom båter tatt i bruk henholdsvis før og etter 16. juni 1998, se nærmere om dette skillet i

avsnitt 10.6.2.1 nedenfor. Et generelt forbud uten et konstruksjonskrav har også den fordel at man unngår at Oslofjorden blir en forbudssone for fritidsbåter som ikke er hjemmehørende i fjorden, og som ikke oppfyller dette kravet.

I de lokale forskriftene som er utarbeidet av fem kommuner med sjøgrense til Oslofjorden gjelder det ikke et konstruksjonskrav til fritidsbåtene. Disse lokale forskriftene gjelder derfor også for fritidsbåter satt på EØS-markedet før 16. juni 1998. Et forbud med konstruksjonskrav som foreslått vil dermed omfatte færre fritidsbåter enn forbudet i gjeldende lokale forskrifter per i dag.

Da det er betydelig usikkerhet knyttet til nåsituasjonen for utslipp av septik fra fritidsbåter, har vi ikke grunnlag for å fastslå hvilke av de to forskriftsalternativene som vil gi størst reduksjon i utslipp av septik til Oslofjorden.

### **10.6.2. Vurderinger rundt det saklige virkeområdet**

Her omtales avgrensningene av innholdet i forskriftsalternativ nr. 2, som har konstruksjonskrav.

#### **10.6.2.1. Fritidsfartøy satt på markedet fra og med 16. juni 1998**

For at et forbud skal fungere, fordrer det et visst forholdstall mellom anlegg å tømme septik i Oslofjorden og antall båter i området med tømmebehov. Det finnes 42 anlegg i det aktuelle området rundt Oslofjorden i dag. Til sesongen 2023 vil det være 44 anlegg.

I region øst er det 27 % (54 810) av husholdningene som eier en motor- eller seilbåt med toalett. Av disse båtene er det noen som ikke har septiktank, og noen som har septiktank men ikke mulighet for å tømme via et mottaksanlegg på grunn av manglende utsugingsmulighet. Andre har både septiktank og er tilrettelagt for tømning på ordinært vis via et mottaksanlegg. Vi kan si at skillene deler fritidsbåtflåten i tre. Kategoriene er nærmere omtalt under regelverk for fritidsbåter, se kapittel 7.

Det er vurdert flere alternativer når det gjelder det saklige virkeområdet til forskriften med konstruksjonskrav. Ut ifra vår kjennskap til fritidsbåtene som finnes og forståelsen av fasilitetene på landsiden vurderer vi at et stort antall fritidsbåter vil trenge ombygging, noen også større ombygginger, før de er i stand til å levere septik på ordinær måte til et mottaksanlegg. Ifølge båtbransjen kan det koste opptil 100 000 kroner for en endring av båtene som mangler både septiktank og utsugingsmulighet.

Kostnadene for ombygging må ses i sammenheng med at det er betydelig usikkerhet knyttet til dagens situasjon med tanke på utslipp av septik fra fritidsbåter. Om det skulle vedtas et kategorisk forbud på samme måte som Sverige og Finland, ville det innebære et regelverk som ikke skiller på tidspunktet fritidsbåtene ble satt på markedet. Et tilsvarende regelverk som Sverige og Finland ville pålagt de eldste fritidsbåtene å bygge om for å lovlig kunne benytte toalettet, ved å få septiktank og tømme mulighet. Noe nyere fritidsbåter som har septiktank ville også måtte bygges om for å kunne tømme fra skroget. Med andre ord, jo eldre båten er, jo mer ombygging vil det være behov for, og motsatt, jo nyere båten er, jo mindre ombygging vil det være behov for. I mange tilfeller ville båteierne risikere å måtte bruke like mye penger på ombygging som båtens totale verdi, når de trenger både septiktank og utsugingsmulighet.

Per i dag er det ikke mulighet til å håndheve et strengt forbud mot septik i Oslofjorden; det er ikke anledning for Sjøfartsdirektoratet til å føre tilsyn etter regelverket, da forskriften ikke er hjemlet i skipssikkerhetsloven, og regelverket er i utgangspunktet heller ikke sanksjonert. Politiet har myndighet til å håndheve dagens regelverk, men det blir i realiteten ikke utført kontroll per i dag. Etter Sjøfartsdirektoratets vurdering ville et regelverk på lik linje med Sverige og Finland ført til noe vi kan sammenligne med sovende bestemmelser, som ikke ville blitt fulgt av fritidsbåteierne, spesielt på

grunn av vissheten om manglende håndheving og minimal risiko for å bli tatt. Det er grunn til å anta at det er få båteiere som bruker opp mot 100 000 kroner på å bygge om båten, når det ikke kommer til å bli kontrollert av myndighetene.

Vi foreslår derfor et regelverk som kun skal gjelde for fritidsbåter som er satt på EØS-markedet fra og med 16. juni 1998 eller senere. For disse båtene vil det (kun) være nødvendig med installering av utsugingsmulighet for å kunne overholde det foreslåtte utslippsforbudet.

Vi mener at forbudets inntreden for fritidsbåter satt på EØS-markedet fra og med 16. juni 1998 eller senere, kan forsvares med tanke på antallet tømmebåter i Oslofjorden og kostnader ved ombygging og fritidsbåtenes påvirkning på fjorden. Etter vår mening vil båteier, om de ønsker å bruke toalettet de har om bord, kunne oppfylle forbudet med relativt enkle tiltak.

Etter vår vurdering vil vi med et strengere regelverk, som ville omfattet fritidsbåter bygget før 16. juni 1998, risikert vidtgående følger på flere områder. I tillegg vektlegger vi at Norge ikke er tilstrekkelig modent til å håndtere et strengt regelverk for septik fra fritidsbåter i Oslofjorden, slik situasjonen er i dag. Her vil vi også peke på at eldre fritidsbåter gradvis vil fases ut, og at det foreslåtte forbudet mot utslipp av septik etter hvert vil gjelde flere og flere fritidsbåter.

Når det gjelder utenlandske fritidsbåter, er virkeområdet noe videre enn det er for norske båter. Her omfatter forskriften alle fritidsbåter med toalett. Vi vurderte det som en relativt komplisert oppgave å sette et årstall for de utenlandske fritidsbåtene også, da dette kan variere fra land til land. Ettersom Norge ligger langt bak resten av Europa når det gjelder denne type regelverk, er det trolig at utenlandske fritidsbåter allerede er kjent med å tømme i mottaksanlegg og ikke direkte i sjøen.

### **10.6.3. Utslippsregler for kloakk og grensen mot skip under 400 bruttotonn**

Sjøfartsdirektoratet har tidligere vært involvert i forslag om endringer i miljøsikkerhetsforskriften for å få inn skjerpede utslippsregler for kloakk fra skip i norske farvann. I 2019 ble det sendt ut et forslag på høring hvor MARPOL vedlegg IV regelverket om hindring av kloakkforurensning skulle gjelde som forskrift for skip med internasjonale sertifikater i hele det norske farvannet og for skip med 400 i bruttotonnasje eller mer og skip sertifisert for mer enn 15 personer (uavhengig av fartsområde). En slik innføring ville endret grensene for hvor det er lov å slippe ut kloakk i norsk farvann, og skjerpe dagens regelverk.

Forslaget var et tiltak for å oppfylle et mål om å innføre utslippskrav for kloakk som var mer på linje med internasjonale utslippskrav. I dag er MARPOL-regelverket kun gjort gjeldende for skip i internasjonal fart i deler av norsk farvann. Miljøsikkerhetsforskriften § 9 slår fast at MARPOL vedlegg IV gjelder som forskrift for skip med bruttotonnasje over 400 som er sertifisert for mer enn 15 personer, på strekningen sør for Lindesnes til delelinjen Norge – Danmark og i farvannet til svenskegrensen. Dette er også omtalt nærmere under kapittel 7.

I arbeidet med dette oppdraget, har vi sett på den tidligere høringen når det er gjort vurderinger rundt det saklige virkeområdet for forskriftsforslaget. Vi har stilt spørsmål ved om det saklige virkeområdet skal inkludere skip opptil 24 meter, men under 400 bruttotonn. For høringen som ble omtalt innledningsvis, ble det ikke tatt med skip under 400 bruttotonn. Dette er også til tross for at virkeområdet for MARPOL vedlegg IV inkluderer skip under 400 bruttotonn, se regel 2, punkt 1.2 og 4. Hvis fritidsbåtene mellom 24 meter og under 400 bruttotonn ikke ble inkludert i virkeområdet i Sjøfartsdirektoratets høring fra 2019, mener vi at det taler mot at de skal tas med i virkeområdet i

denne forskriften. Sverige og Finland har imidlertid valgt å sette grensen på 400 bruttotonn, uten å ha en lengdeangivelse av fartøyet.

Fritids- og småbåtloven gjelder for fritidsbåter opptil 24 meter, som innebærer at virkeområdet til forskriften vil være fritidsbåter opptil 24 meter. Om vi skal inkludere båter over 24 meter, men under 400 bruttotonn, innebærer det at vi må hjemle forskriften i skipssikkerhetsloven i tillegg. Etter oppdragsbrevet skal et forskriftslag hjemles i fritids- og småbåtloven. Dette innebærer at et virkeområde som inkluderer skip over 24 meter men under 400 bruttotonn, vil falle utenfor oppdragets mandat.

For skip som er over 24 meter, men under 400 bruttotonn, som er både skip i næring og fritidsfartøy, vil det på denne måten bli et "hull" som ikke reguleres. I utgangspunktet er det fornuftig at regelverket også vil dekke de over 24 meter og under 400 bruttotonn, fordi de er såpass like de mindre fritidsfartøyene at det er lite hensiktsmessig å holde de utenfor. Vi mener at disse fartøyene burde vært regulert på samme måte som fritidsfartøy under 24 meter. Det hadde derfor vært naturlig at de ble tatt med i forbindelse med det aktuelle oppdraget om forbud mot utslipp av septik for fritidsfartøy. Likevel er disse fartøyene utenfor rammene av det gitte oppdraget, så vi holder dem utenfor i denne omgang. Vi velger imidlertid å gjøre departementet oppmerksom på denne problemstillingen.

## **11. Om forskriftsforslaget**

### **11.1. Generelt**

Før vi kommenterer de enkelte bestemmelsene i forslagene, omtaler vi plassering av forskriften, valg av kartløsning og forslag til tidspunktet for gjennomføring.

I forbindelse med omtalen av forskriftsforslaget er det aktuelt å gjenta en avklaring som ble gjort innledningsvis i arbeidet; Det aktuelle oppdraget omtaler forbud mot septik fra fritidsbåter, men vi har valgt å bruke ordet kloakk i forskriften, da det er et innarbeidet begrep i maritimt miljøregelverk.

I det første alternativet har vi ikke satt krav til ombygging av fritidsbåtene, men et generelt forbud. Dette gjør det mulig for fritidsbåteierne å overholde forbudet uten å måtte bygge om toalettfasilitetene dersom toalettene i båten ikke benyttes. Det andre alternativet inkluderer et konstruksjonskrav hvor det er lagt opp til at fritidsfartøylene skal bygges om for å kunne tilfredsstille regelverket innen en viss dato.

### **11.2. Konsekvenser av regelverket**

For forskriften uten konstruksjonskrav angis det et generelt forbud mot tømning av kloakk i Oslofjorden. Her blir konsekvensen at fritidsbåtene ikke kan tømme septik i fjorden. Fritidsbåteiere som ikke kan tømme septik i mottaksanlegg i dag, må enten bygge om toalettfasilitetene eller slutte å benytte seg av toalettfasilitetene om bord.

For forskriften med konstruksjonskrav blir konsekvensen av et forbud mot tømning av septik i Oslofjorden, for fritidsbåter satt på markedet fra og med 16. juni 1998, at fritidsbåtene må bygges om. Bruk av toalettet om bord vil da bety at fritidsbåten både må ha oppsamlingstank og tilkobling til mottaksanlegg.

For fritidsbåter satt på EØS-markedet fra og med 1. januar 2006 vil i utgangspunktet alt av utstyr være i orden og fritidsbåtene vil ikke trenge ombygginger for å kunne tilfredsstille regelverket. Ombyggingskravet vil gjelde de fritidsbåtene som er satt på markedet mellom 16. juni 1998 og 1. januar 2006.

### **11.3. Hjemmelsgrunnlag og plassering av regelverket**

Fritids- og småbåtloven<sup>31</sup> kapittel 5 gjelder forurensning, hvor § 38 inneholder et forbud. I bestemmelsen står det at forurensning av det ytre miljø ved utslipp eller dumping fra fritidsbåt er forbudt, med mindre annet kommer frem av lov eller forskrift. Etter bestemmelsens siste ledd kan det gis forskrifter med nærmere bestemmelser om forbudet mot forurensning, blant annet om hvordan fritidsbåter skal håndteres for å unngå forurensning, etter bokstav b.

### **11.4. Om kartløsning**

Som del av det geografiske virkeområdet ser vi det som aktuelt å ha med en karthenvvisning i en fotnote til ordlyden. Vi har vært i dialog med Kystverket som har god erfaring med bruken av kart som del av forskrifter. Vi anbefaler en løsning som viser kartet i pdf-format som vedlegg i forskriften, i tillegg til at det i fotnoten er en lenke til en kartløsning hvor det geografiske virkeområdet er inntegnet. En typisk løsning vil være via [kart.sdir.no](http://kart.sdir.no). Vi mener at denne type løsning kan være særlig hensiktsmessig med tanke på at regelverket gjelder et geografisk avgrenset område for fritidsbåteiere.

---

<sup>31</sup> Lov om fritids- og småbåter av 26. juni 1998 nr. 27 (småbåtloven)



Vi har også hatt kontakt med Statens Kartverk som forteller at koordinatfesting av det aktuelle området blir komplisert. I tillegg vil ikke koordinater være særlig brukervennlig med tanke på gruppen som skal ta regelverket i bruk.

### **11.5. Forslag til tidspunkt for gjennomføring av forbudet**

Det er stor politisk vilje for å innføre et forbud mot tømning av kloakk i Oslofjorden for fritidsbåter så snart som mulig og vi foreslår derfor at forskriften skal tre i kraft 1. juli 2023.

#### **11.5.1. Om tidspunkt for gjennomføring av forskrift med et generelt forbud**

Ikrafttredelse 1. juli 2023 vil medføre at eiere av fritidsbåter som er satt på EØS-markedet fra og med 1. januar 2006 vil kunne overholde forbudet umiddelbart, gitt at de ferdes i et område med tilstrekkelig mottakstilbud. Som vi tidligere har beskrevet vil imidlertid mange båteiere ikke ferdes i et område med tilstrekkelig mottakstilbud og oppleve ulempekostnader knyttet til dette. Eiere av fritidsbåter. Eiere av båter satt på EØS-markedet fra og med 16. juni 1998 til og med 1. januar 2006, med toalett uten utsugingsmulighet, kan bruke fritidsbåten sin, men ikke toalettet. Dette vil være tilfelle inntil nødvendig ombygging er utført, med mindre de slutter å bruke toalettet på permanent basis.

Senere ikrafttredelse av et forbud, for eksempel 1. juli 2024, bidrar til å dempe ulempekostnader da båteierne vil få lenger tid til å tilpasse seg forbudet og til å gjennomføre nødvendige ombygginger. En senere ikrafttredelse vil også gi bedre tid til å bygge ut mottakstilbudet på land. Selv om mottakstilbudet ikke er tilstrekkelig utbygd innen 1. juli 2024, vil ulempekostnaden forbundet med dette reduseres i takt med at det bygges ut stadig flere mottaksanlegg for båtseptik.

#### **11.5.2. Om tidspunkt for gjennomføring av forskrift med konstruksjonskrav**

I forskriftsforslaget med konstruksjonskrav er det, for fritidsbåtene som er satt på markedet i perioden fra og med 16. juni 1998 til 1. januar 2006, gitt en overgangsperiode på 1 år, med gjennomføring av forbudet 1. juli 2024 dersom forskriften trer i kraft 1. juli 2023. I overgangsperioden vil disse båteierne kunne bruke toalettene i båtene sine slik de gjør i dag og slippe båtseptik ut i Oslofjorden. For båteiere med fritidsbåter som er satt på EØS-markedet fra og med 1. januar 2006, vil forbudet tre i kraft fra 1. juli 2023.

### **11.6. Kommentarer til de enkelte bestemmelsene i forskriftsforslaget**

De to forskriftsalterantivene deler noen bestemmelser, men har forskjellig nummerering som er angitt med § / § for henholdsvis forskriftsalternativ 1 og 2. Der bestemmelsen kun gjelder for forskriftsalternativ 2, står dette i parentes.

#### **§ 1. Virkeområde / § 1. Forskriftens geografiske virkeområde**

I forskriftsalternativ 1 er det kun én bestemmelse som angir virkeområdet, § 1. Her er «som har toalett om bord» tatt med i ordlyden, sammen med den geografiske avgrensningen.

For alternativ 2 har vi valgt å dele forskriftens virkeområde inn i en saklig og geografisk del, i to bestemmelser. § 1 er den geografiske avgrensningen av forskriften, altså hvor den skal gjelde. Dette skyldes både at det er en konkret, geografisk avgrenset del av Norge hvor det skal gjelde et særlig forbud, og at området er så spesifikt at det var nødvendig med en del ord for å beskrive området på korrekt måte. Som følge av dette mente vi at det ville være mest treffende å lage en egen bestemmelse med virkeområdet. Om vi skulle hatt både det saklige og geografiske virkeområdet i én bestemmelse,

ville bestemmelsen blitt omfattende og uoversiktlig å lese. Vi har også valgt denne løsningen fordi forbudet skal gjelde for fritidsbåteiere, som i all hovedsak er privatpersoner.

Det er også planlagt at bestemmelsen skal inneholde en kartløsning som en lenke, og en fil i pdf-format. Dette er omtalt ovenfor.

## **§ 2. Forskriftens saklige virkeområde (kun alt. 2)**

Vi har også en bestemmelse som regulerer forskriftens saklige virkeområde; hvilke fritidsbåter forskriften skal gjelde for. Forskriften vil gjelde for fritidsbåter under 24 meter, se fritids- og småbåtloven § 1.

I første ledd står det at forskriften gjelder for fritidsbåter som er tatt i bruk eller gjort tilgjengelig på EØS-markedet fra og med 16. juni 1998, og som har toalett om bord. Dette inkluderer da også alle fritidsbåter som er av nyere dato.

Ordlyden i bestemmelsen inkluderer naturlig nok «som har toalett», som avgrenser mot at det vil være fritidsbåter satt på markedet etter 16. juni 1998, som ikke har toalett. Det vises her til definisjonen av toalett i § 3, som er vid og vil dekke alle former for sanitærløsninger om bord. En fritidsbåt uten installert toalett i tråd med definisjonen, vil da falle utenfor regelverket.

I andre ledd er det også tatt med en bestemmelse for utenlandske fartøy. Her vil regelen være strengere for utenlandske fritidsbåter enn for norske fritidsbåter, ved at den kategorisk vil gjelde for alle fritidsbåter hjemmehørende utenfor EØS og som har toalett om bord. Her har vi ikke sett en anledning til å sette opp et skille basert på tidspunkt for markedsinnføring. Det er imidlertid en klar praktisk begrensning i å angi konkrete årstall for utenlandske fartøy, da det kan være forskjellige årstall for alle land utenfor EØS. Vi har ikke oversikt over når kravene trådte i kraft i andre land, og vi har heller ikke oversikt over de nasjonale kravene som gjelder i de ulike landene utenfor EØS. Regelen har nok liten praktisk betydning, men er likevel tatt med for å dekke opp de fartøyene som kan ankomme Oslofjorden fra utenfor EØS.

## **§ 3. Forbud for eldre fritidsbåter (kun alt. 2)**

Bestemmelsen legger til grunn at 300 meters grensen i miljø sikkerhetsforskriften § 10 fortsatt er gjeldende for de fritidsfartøyene som faller utenfor § 2. I dette tilfellet vil det være alle fritidsfartøyene som er tatt i bruk eller gjort tilgjengelig på EØS-markedet før 16. juni 1998. Disse fritidsfartøyene kan fremdeles tømme kloakk 300 meter fra land og øyer.

Her vil det være nødvendig med en henvisning til miljø sikkerhetsforskriftens sentrale regel, særlig med tanke på at regelen fremdeles vil være gjeldende for en god del båter. Bestemmelsen er mest tatt med på grunn av at vi så det som hensiktsmessig å opplyse om dette skillet i regelverket. En fordel er at vi samtidig med å påpeke skjæringstidspunktet mellom fritidsbåtene satt på markedet før og etter 16. juni 1998, også får informert om 300 meters grensen som har vært en del av regelverket i mange år.

## **§ 2. Definisjoner / § 4. Definisjoner**

Vi har valgt å ha med to definisjoner som del av forskriften; toalett og kloakk.

Definisjonen av «toalett» er vid, og er særegen for denne forskriften. Vi har hatt som hensikt at alle former for toalett om bord i båter skal inkluderes i definisjonen. Bestemmelsen lister forskjellige typer

av toalett; installert toalett, portapotti og bærbart toalett. Definisjonen er bevisst satt vidt, og bærbart toalett kan også i videste forstand forstås som en bøtte som benyttes som sanitærløsning om bord. Det er ikke ønskelig at det finnes måter å omgå regelverket på.

I tillegg er det tatt med en definisjon av «kloakk». Sjøfartsdirektoratet har her holdt seg til begrep som ellers brukes maritimt regelverk. Vi har tatt bestemmelsen fra miljø sikkerhetsforskriftens § 10 bokstav a, hvor kloakk også er definert. Vi tok ikke med alle bokstavene fra § 10, a-d, da det kun er bokstav a som er relevant i fritidsbåtsammenheng. Definisjonen stammer fra MARPOL vedlegg IV.

Definisjonen av «toalett» fra miljø sikkerhetsforskriften og MARPOL er langt mer omfattende og vidtfavnende, og for fritidsbåter ønsket vi en klar og konsis bestemmelse for hva som er kloakk. Vi ønsket likevel å holde oss til en definisjon i tråd med regelverket som regulerer resten av områdene langs norskekysten for fritidsbåter, altså 300 meters grensen. På denne måten unngår vi at det blir forskjellige definisjoner for regelverket som regulerer 300 meters grensen for fritidsbåter satt på EØS-markedet før 16. juni 1998, mens forskriften med forbud for fritidsbåter reguleres av en annen kloakk-definisjon.

### **§ 3. Utslippsforbud / § 5. Utslippsforbud**

Bestemmelsen angir forskriftens hovedregel, nemlig at utslipp av kloakk fra fritidsbåter i Oslofjorden er forbudt. Vi har ikke avgrenset type fritidsbåter som forbudet gjelder for i hovedregelen, fordi dette følger av forskriftens virkeområde, se §§ 1 og 2.

### **§ 4. Unntak / § 6. Unntak**

I tillegg til at virkeområdet avgrenser seg mot hvor stor del av fritidsbåtflåten per i dag som vil rammes av forbudet, har vi også lagt opp til konkrete unntak i forskriften.

- a. Videre er det tillatt med utslipp av kloakk hvor det er som følge av skade på fartøy eller utstyr, og båteier eller fører har tatt de nødvendige forholdsregler både før og etter skaden oppstod, for å forhindre eller begrense utslippet mest mulig.
- b. Det er også gjort unntak for de fartøyene som er vernet av Riksantikvaren. I disse tilfellene vil blant annet fartøyenes verdi forringes om en skal bygge om for å tilfredsstille forskriften, slik at de er holdt utenfor. I tillegg er fartøyene i seg selv vernet, som gjør at det gjerne ikke er tillatt å foreta endringer ved skrog og utførelse på fartøyet.
- c. Det er også unntak i forskriften for de tilfellene hvor fartøyene har rensesystemer for kloakken. Dette er nok en situasjon som vil være mer vanlig med større fartøy, og dette er et unntak som også er oppstilt i MARPOL vedlegg IV. Etter MARPOL vedlegg IV er det tillatt å slippe ut rensed kloakk innenfor forbudssoner.

### **§ 5. Kontrollmyndighet / § 7. Kontrollmyndighet**

Ettersom Sjøfartsdirektoratet ikke kan føre tilsyn etter fritids- og småbåtloven, er oppfølging av regelverket overlatt til politiet. Bestemmelsen angir at det er politiet som kontrollerer om de krav som stilles til eiere og førere av fritidsbåter er oppfylt.

Etter hjemmelsloven finnes det ingen sanksjonsmulighet for tømning i strid med regelverket. Det legges likevel opp til at politiet foretar kontroller, og politiet har myndighet til håndheving av regelverket om de oppdager at noen tømmer kloakk i strid med forbudet.

#### **§ 6. Båteiers og båtførers ansvar / § 8. Båteiers og båtførers ansvar**

Denne bestemmelsen står også i fritids- og småbåtloven, men bestemmelsen er en hensiktsmessig påminnelse for de som forskriften vil gjelde for. Det er båteier og båtfører som er ansvarlige for å overholde regelverket.

#### **§ 9. Konstruksjonskrav (kun alt. 2)**

Båter som er satt på EØS-markedet før 1. januar 2006 mangler en standardisert tilkobling for kunne bruke mottaksanleggene til å suge ut kloakken. Dette gjør at kloakken havner direkte i sjøen ved tømning av toalettet om bord. Det vil derfor være nødvendig med ombygging av disse fritidsbåtene slik at de har en påkoblingsmulighet til septiktanken.

For båter som er satt på markedet etter 1. januar 2006 skal denne standardiserte tilkoblingen være på plass. Det er likevel bevisst satt krav om at fritidsbåten skal ha både septiktank og tilkoblingsmulighet, slik at en unngår tilfeller med omgåelse av regelverket. Det kan tenkes at det finnes tilfeller hvor båtprodusenter ikke har oppfylt CE-kravene og fritidsbåtene ikke er i henhold til standardene. Bestemmelsen er skrevet på en måte som fanger opp alle tilfeller.

Sett i sammenheng med forskriftens virkeområde og overgangsregelen i § 10, vil konstruksjonskravet i utgangspunktet ramme fritidsbåter som er satt på markedet i perioden fra og med 16. juni 1998 og til 1. januar 2006, og som mangler standardisert tilkobling til septiktanken. Eldre båter faller under § 3.

#### **§ 10. Overgangsregler (kun alt. 2)**

For fritidsbåter bygget fra og med 1. januar 2006 vil regelverket gjelde når forskriften trer i kraft. Dette henger sammen med at disse båtene har alt det tekniske utstyret i orden og ikke vil trenge ombygginger for å kunne tilfredsstille regelverket.

For de fritidsbåtene som er satt på markedet fra og med 16. juni 1998 og til 1. januar 2006 vil det som nevnt være nødvendig med ombygginger for å kunne benytte seg av mottaksanlegg og dermed kunne oppfylle forskriften. Det er foreslått en overgangsperiode på 1 år for disse fartøyene. Det er flere grunner til at det er nødvendig med en overgangsperiode; eierne må få tid til å områ seg og å finne et verksted til å foreta arbeidet eller eventuelt å gjøre det selv. I tillegg har ombyggingen en kostnad som kan være stor for enkelte. Det kan også være utfordrende å finne et verksted med ledig kapasitet om det er mange som ønsker ombygginger i samme tidsperiode.

Samtidig er det ikke en lang overgangsperiode. Dette har vi sett i sammenheng med at det kun er en person/husholdning som er ansvarlig for sin båt, det er ikke omfattende endringer og at det bør være overkommelig for de fleste å foreta slike endringer.

## 12. Forslag til forskrift

**Alternativ 1:** Forskrift med et generelt forbud mot tømning av septik fra fritidsbåter, uten et konstruksjonskrav.

I forbindelse med alternativ nr. 1 vil det være nødvendig med endring i miljø sikkerhetsforskriften i tillegg. Dette er for å presisere at det finnes egne regler for Oslofjorden. Det er også lagt inn en endring av gjeldende ordlyd i forurensningsforskriften § 23-2, første ledd andre setning. Setningen er tvetydig, og Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet mener at det er behov for en klargjøring av ordlyden.

### Forskrift om forbud mot utslipp av kloakk fra fritidsbåter i Oslofjorden

Hjemmel: Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet DATO. MÅNED.20XX med hjemmel i lov av 26. juni 1998 nr. 47 §§ 20 annet ledd, 26, 38, 39, jf. Klima og miljødepartementets delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr. 849 og delegeringsvedtak av 31. mai 2007 nr. 591.

#### § 1. Virkeområde

Forskriften gjelder for fritidsbåter med toalett om bord og som oppholder seg i sjø- og kystområdene fra svenskegrensen til fylkesgrensen mot Agder og ut til grensen for forvaltningsplanen for Nordsjøen og Skagerrak (grunnlinjen). Dette inkluderer alle sidefjorder og indre Oslofjord.

En digital versjon av virkeområdet som angitt i første ledd finnes i Sjøfartsdirektoratets digitale kart, [kart.sdir.no](http://kart.sdir.no).<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Kart som viser virkeområdet Oslofjorden

#### § 2. Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a. «toalett»: alle former for sanitæranlegg for oppbevaring av sanitært avfall om bord, herunder fast installert toalett, pumpetoalett med eller uten septiktank eller bærbart toalett
- b. «kloakk»: avløp og annet avfall fra toalett, urinal og lignende

#### § 3. Utslppsforbud

Utslipp av kloakk i Oslofjorden fra fritidsbåter som angitt i § 1 er forbudt.

#### § 4. Unntak

Forbudet mot utslipp av kloakk i § 3 gjelder ikke:

- a. utslipp som er en følge av skade på fritidsbåten eller utstyret, hvis alle rimelige forholdsregler er tatt før og etter skaden oppstod for å hindre eller begrense utslippet mest mulig, eller
- b. fritidsbåter som er vernet eller fredet av Riksantikvaren, eller
- c. fritidsbåter som har et system for å rense kloakken om bord slik at utslipp kan skje uten skade for menneskers helse eller miljøet

### **§ 5. Kontrollmyndighet**

Politiet kan kontrollere at eiere og førere av fritidsbåter ikke slipper ut kloakk i strid med forbudet.

### **§ 6. Båteiers og båtførers ansvar**

Båteier og båtfører er ansvarlige for å overholde bestemmelsene i forskriften.

### **§ 7. Ikrafttredelse**

Forskriften trer i kraft 1. juli 2023.

### **§ 8. Endringer i andre forskrifter**

Nytt tredje ledd i § 10 i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger (miljø sikkerhetsforskriften) av 30. mai 2012 nr. 488 skal lyde: I sjø- og kystområdene fra svenskegrensen til fylkesgrensen mot Agder og ut til grensen for forvaltningsplanen for Nordsjøen og Skagerrak (grunnlinjen), inkludert alle sidefjorder og indre Oslofjord, gjelder forskrift om forbud mot utslipp av kloakk fra fritidsbåter i Oslofjorden. I forskriften blir nåværende tredje ledd fjerde ledd, og nåværende fjerde ledd blir femte ledd.

Fra samme tid endres også forskrift om begrenning av forurensing (forurensingsforskriften) av 1. juni 2004 nr. 931), og § 23-2 første ledd første punktum skal lyde slik: Denne adgangen gjelder ikke for skip som er sertifisert for internasjonal fart og som *enten* har bruttotonnasje 400 eller mer, eller som er sertifisert til å føre mer enn 15 personer.

**Alternativ 2:** Forskrift følger fritidsbåt med konstruksjonskrav og overgangsregler.

I forbindelse med alternativ nr. 2 vil det være nødvendig med endring i miljø sikkerhetsforskriften i tillegg. Dette er for å presisere at det finnes egne regler for Oslofjorden. Vi har også lagt inn en endring av gjeldende ordlyd i forurensningsforskriften § 23-2, første ledd andre setning. Setningen er tvetydig, og Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet mener at det er behov for en klargjøring av ordlyden.

## **Forskrift om forbud mot utslipp av kloakk fra fritidsbåter i Oslofjorden**

Hjemmel: Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet DATO. MÅNED.20XX med hjemmel i lov av 26. juni 1998 nr. 47 §§ 20 annet ledd, 26, 38, 39, jf. Klima og miljødepartementets delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr. 849 og delegeringsvedtak av 31. mai 2007 nr. 591.

### **§ 1. Forskriftens geografiske virkeområde**

Forskriften gjelder for fritidsbåter som oppholder seg i sjø- og kystområdene fra svenskegrensen til fylkesgrensen mot Agder og ut til grensen for forvaltningsplanen for Nordsjøen og Skagerrak (grunnlinjen). Dette inkluderer alle sidefjorder og indre Oslofjord.

En digital versjon av virkeområdet som angitt i første ledd finnes i Sjøfartsdirektoratets digitale kart, kart.sdir.no.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Kart som viser virkeområdet Oslofjorden

### **§ 2. Forskriftens saklige virkeområde**

Forskriften gjelder for fritidsbåter som er tatt i bruk eller gjort tilgjengelig på EØS-markedet fra og med 16. juni 1998 og som har toalett om bord.

Forskriften gjelder for utenlandske fritidsbåter hjemmehørende utenfor EØS og som har toalett om bord.

### **§ 3. Forbud for eldre fritidsbåter**

For fritidsbåter tatt i bruk eller gjort tilgjengelig på EØS-markedet før 16. juni 1998 og som har toalett om bord, gjelder 300-meters grensen fastsatt i forskrift om miljømessig sikkerhet av 30. mai 2012 nr. 488 § 10.

### **§ 4. Definisjoner**

I denne forskrift betyr:

- c. «toalett»: alle former for sanitæranlegg for oppbevaring av sanitært avfall om bord, herunder fast installert toalett, pumpetoalett med eller uten septiktank eller bærbart toalett
- d. «kloakk»: avløp og annet avfall fra toalett, urinal og lignende

## **§ 5. Utslippsforbud**

Utslipp av kloakk i Oslofjorden fra fritidsbåter som angitt i § 2 er forbudt.

## **§ 6. Unntak**

Forbudet mot utslipp av kloakk i § 5 gjelder ikke:

- a. utslipp som er en følge av skade på fritidsbåten eller utstyret, hvis alle rimelige forholdsregler er tatt før og etter skaden oppstod for å hindre eller begrense utslippet mest mulig, eller
- b. fritidsbåter som er vernet eller fredet av Riksantikvaren, eller
- c. fritidsbåter som har et system for å rense kloakken om bord slik at utslipp kan skje uten skade for menneskers helse eller miljøet

## **§ 7. Kontrollmyndighet**

Politiet kan kontrollere at eiere og førere av fritidsbåter ikke slipper ut kloakk i strid med forbudet.

## **§ 8. Båteiers og båtførers ansvar**

Båteier og båtfører er ansvarlige for å overholde bestemmelsene i forskriften.

## **§ 9. Konstruksjonskrav**

Fritidsbåter som har toalett om bord må ha oppsamlingstank og avløpstilkobling innen 1. juli 2024.

## **§ 10. Overgangsregler**

For fritidsbåter som er tatt i bruk eller gjort tilgjengelig på EØS-markedet fra og med 16. juni 1998 til 1. januar 2006, og som har toalett om bord, vil forskriften gjelde fra 1. juli 2024.

## **§ 11. Ikrafttredelse**

Forskriften trer i kraft 1. juli 2023.

## **§ 12. Endringer i andre forskrifter**

Nytt tredje ledd i § 10 i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger (miljø sikkerhetsforskriften) av 30. mai 2012 nr. 488 skal lyde: I sjø- og kystområdene fra svenskegrensen til fylkesgrensen mot Agder og ut til grensen for forvaltningsplanen for Nordsjøen og Skagerrak (grunnlinjen), inkludert alle sidefjorder og indre Oslofjord, gjelder forskrift om forbud mot utslipp av kloakk fra fritidsbåter i Oslofjorden. I forskriften blir nåværende tredje ledd fjerde ledd, og nåværende fjerde ledd blir femte ledd.



Fra samme tid endres også forskrift om begrenning av forurensing (forurensingsforskriften) av 1. juni 2004 nr. 931), og § 23-2 første ledd første punktum skal lyde slik: Denne adgangen gjelder ikke for skip som er sertifisert for internasjonal fart og som *enten* har bruttotonnasje 400 eller mer, eller som er sertifisert til å føre mer enn 15 personer.

## 13. Vedlegg

### 13.1 Vedlegg 1 Havner som har mottaksanlegg i dag

**Tabell 1.** Navn på kommune og havner, med tilhørende med koordinater.

Kommune	Havn	Nord	Øst	Eksisterende/foreslått
Asker	Leangbukten båtforening	59,83646112	10,47811530	Eksisterende
Asker	Vollen Marina	59,80949903	10,48572949	Eksisterende
Bærum	Lakseberget båtforening	59,89188000	10,53689000	Eksisterende
Bærum	Oksenøyen Marina	59,89620000	10,59856000	Eksisterende
Bærum	Sandvika	59,88749000	10,52934000	Eksisterende
Fredrikstad	Borg Havn IKS	59,17863444	10,97043484	Eksisterende
Færder	Tjøme - Verdens Ende	59,05847646	10,40866162	Eksisterende
Halden	Halden Gjestehavn	59,11855000	11,38692000	Eksisterende
Halden	Tista	59,12197000	11,38909000	Eksisterende
Frogn	Kommunebrygga	59,66293401	10,62711440	Eksisterende
Frogn	Drøbak båthavn	59,65951016	10,62791654	Eksisterende
Frogn	Vindfangerbukta	59,67653138	10,62426227	Eksisterende
Sarpsborg	Skjebergkilen marina	59,17816757	11,15767617	Eksisterende
Sandefjord	Sandefjord gjestehavn	59,12527322	10,22274287	Eksisterende
Moss	Fuglevik Båthavn v/Rygge Båtforening	59,38686776	10,65213494	Eksisterende
Nesodden	Oksval båthavn SA	59,86241846	10,67155725	Eksisterende
Nesodden	Steilene Seilhavn	59,81864607	10,60562006	Eksisterende
Nesodden	Fagerstrand Båtforening	59,73406060	10,58780419	Eksisterende
Larvik	Stavern gjestehavn	58,99983922	10,04125606	Eksisterende
Larvik	Nevlunghavn	58,96797590	9,86869556	Eksisterende
Tønsberg	Tønsberg gjestehavn	59,26914798	10,40187388	Eksisterende
Tønsberg	Vallø Marina	59,26265376	10,48992431	Eksisterende
Horten	Bankløkka båthavn	59,42342078	10,47931187	Eksisterende
Horten	Åsgårdstrand båthavn	59,34939975	10,47248261	Eksisterende
Horten	Horten havn	59,41349124	10,48812838	Eksisterende
Vestby	Son Havn Nord	59,52580060	10,68718800	Eksisterende
Ås	Nesset	59,72967367	10,73224635	Eksisterende
Porsgrunn	Sentrum	59,14091200	9,65296100	Eksisterende
Porsgrunn	Breivik	59,05422700	9,70324200	Eksisterende
Bamble	Langøya/Langesund Gjestehavn	59,00248581	9,74819492	Eksisterende
Hvaler	Hvaler Marinesenter	59,09132120	10,91384538	Eksisterende
Hvaler	Skjærhalden gjestehavn	59,02520459	11,03807261	Eksisterende
Hvaler	Tordenskjoldbukta	59,05165443	11,10917724	Eksisterende
Oslo	Bestumkilen på flåte	59,91678093	10,66362166	Eksisterende
Oslo	Kongen Marina på flåte	59,90992419	10,70144534	Eksisterende
Oslo	Hovedøya på flåte	59,89759945	10,73350447	Eksisterende
Oslo	Paddehavet på flåte	59,87477658	10,77176932	Eksisterende
Færder	Kjøpmannskjær	59,17386100	10,38386100	Eksisterende
Færder	Tenvik	59,17440400	10,36519800	Eksisterende
Færder	Verdens ende	59,05791400	10,40858700	Eksisterende

Færder	Østre bolerne	59,20108700	10,56959300	Eksisterende
Asker	Grundvik Marina	59,54461575	10,56734787	Eksisterende

Tabellen viser koordinatene til havnene i den aktuelle kommunen. Kolonnen som heter "Eksisterende/foreslått" referer til at havnen har mottaksanlegg i dag. Koordinatene skal være satt til området der mottaksanlegget ligger. Merk at det kan være noen mindre avvik, da koordinatene ved flere tilfeller måtte hentes ut manuelt.

### 13.2 Vedlegg 2 Havner som kan være egnet for etablering av mottaksanlegg

**Tabell 2.** Navn på kommune og havner, med tilhørende med koordinater.

Kommune	Havn	Nord	Øst	Eksisterende/foreslått
Asker	Holmenskjæret	59,85483085	10,49555150	Foreslått
Asker	Slemmestadområdet	59,78995774	10,49840734	Foreslått
Asker	Sætre, ytters på gjestebrygga	59,68173511	10,53045103	Foreslått
Asker	Pumpestasjon Tofte båthavn	59,54253656	10,56328424	Foreslått
Bærum	Snarøysundet	59,88107000	10,60223000	Foreslått
Bærum	Solvik båtforening	59,89164000	10,55210000	Foreslått
Bærum	Strand båtforening	59,89968000	10,59639000	Foreslått
Bærum	Blommenholm båtforening	59,89178000	10,54687000	Foreslått
Bærum	Gyssestad båtforening	59,87843000	10,50813000	Foreslått
Bærum	Lysaker båtforening	59,90779645	10,64151652	Foreslått
Fredrikstad	Fredrikstad Gjestehavn	59,21430527	10,92506895	Foreslått
Fredrikstad	Fredrikstad Motorbåtforening	59,21898297	10,91964358	Foreslått
Fredrikstad	Kjøkkøysund Marina	59,14249985	10,94237130	Foreslått
Fredrikstad	Langøen Båtforening	59,19527437	10,89810023	Foreslått
Nordre Follo	Oppegård båtforenings båthavn	59,82872351	10,76542538	Foreslått
Færder	Solsiden Hvasser	59,08121482	10,45383779	Foreslått
Lier	Gilhusveien 15	59,75002904	10,26602023	Foreslått
Lier	Engersand Havn	59,73037088	10,30212830	Foreslått
Sarpsborg	Sarpsborg Marina	59,19215209	11,18508680	Foreslått
Sarpsborg	Grimsøy Marina	59,14508363	11,19230935	Foreslått
Sandefjord	Roabukta Småbåthavn	59,10168627	10,23927852	Foreslått
Drammen	Glassverket båtforening	59,72269799	10,26151451	Foreslått
Drammen	Svelvik Marina	59,61907258	10,40953894	Foreslått
Drammen	Holmen Motorbåtforening	59,73824399	10,22038008	Foreslått
Moss	Kambo Marina	59,47438714	10,68322762	Foreslått
Moss	Alfabrygga	59,43507616	10,65180626	Foreslått
Moss	Betongen	59,44298539	10,64954226	Foreslått
Moss	Larkollen	59,32776103	10,66518865	Foreslått
Larvik	Helgeroa	58,99352618	9,85514478	Foreslått
Larvik	Vadskjæret	59,04522123	10,03868542	Foreslått
Larvik	Nevlunghavn	58,96786632	9,86870232	Foreslått
Tønsberg	Kalvetangen Marina	59,24324762	10,44737955	Foreslått
Tønsberg	Ollebukuta Marina	59,26182164	10,41488564	Foreslått

Holmestrand	Holmestrand Båtforening	59,48953318	10,32075812	Foreslått
Vestby	Sonskilen båthavn	59,52565429	10,68516383	Foreslått
Råde	Råde båthavn	59,30901676	10,77845246	Foreslått
Skien	Buchten yacht Club	59,16261831	9,63798423	Foreslått
Oslo	Sollerud	59,91191476	10,64577108	Foreslått
Oslo	Skøyen båtforening	59,91680617	10,68744586	Foreslått
Oslo	Malmøya Slipp	59,87412654	10,75411732	Foreslått

Tabellen viser koordinater til de aktuelle havnene i kommunen. Kolonnen som heter "Eksisterende/foreslått" referer til at havnen har vært vurdert som egnet for plassering av mottaksanlegg, sett i sammenheng med geografisk spredning mht. størrelsen på båthavnen, eksisterende anlegg og størrelse på gjestehavn.