

PM
4/05



Hur riskerna med båtbottnenfärger för fritidsbåtar kan minska

Återrapportering av mål i 2004 års regleringsbrev

Kemikalieinspektionen

Sjöfartsverket

Vinnova

Hur riskerna med båtbottnfärger
för fritidsbåtar kan minska

Best.nr. 510 808
Sundbyberg i juni 2005
Utgivare: Kemikalieinspektionen©
Beställningsadress: tel: 08-50 59 33 35,
fax: 08-50 59 33 99,
e-post: kemi@cm.se

Innehåll

INNEHÅLL	2
1. INLEDNING	3
1.1 BIOCIDDIREKTIVET.....	3
1.2 VAD MENAS MED "GIFTIGA BÅTBOTTENFÄRGER" OCH "ALTERNATIV"?.....	3
2. RAPPORTERING AV UPPDRAGET	5
2.1 SEMINARIUM	5
2.2 LISTOR ÖVER ANTIFOULINGSYSTEM.....	5
2.3 INFORMATION FRÅN UNDERSÖKNINGAR	6
2.3.1 Båtlivsundersökning	6
2.3.2 Monitoring av antifoulingbiocider i Stockholms skärgård.....	6
2.4 OLIKA FORA FÖR ARBETE MED ANTIFOULINGSYSTEM	6
2.4.1 EU.....	6
2.4.2 IMO	7
2.4.3 CONSSO.....	7
2.4.4 HELCOM	7
2.5 FRÄMJA ANTIFOULINGSYSTEM SOM UTGÖR EN LÅG RISK	8
2.5.1 Information och samverkan på nationell nivå.....	8
2.5.2 Regler och tillsyn.....	8
2.5.3 Internationell samverkan.....	8
2.5.4 Prövningsförfarandet inom EU.....	9
2.5.5 Möjligheter till övrigt finansiellt stöd.....	9
2.6 HUR KAN BÅTBOTTENFÄRGER SOM INNEBÄR HÖG RISK FÖR VATTENMILJÖN AVVECKLAS?.....	10
2.6.1 Nationell nivå	10
2.6.2 EU-nivå	10
2.7 RESURSER	11
3. SLUTSATSER	12

BILAGOR

BILAGA 1. PROGRAM FÖR SEMINARIUM 2004-11-25.

BILAGA 2. KOMPENDIUM FRÅN SEMINARIUM 2004-11-25.

BILAGA 3. ANTIFOULINGSYSTEM SOM FINNS PÅ SVENSKA MARKNADEN.

BILAGA 4. ANTIFOULINGSYSTEM SOM ÄR UNDER UTVECKLING.

BILAGA 5. BÅTLIVSUNDERSÖKNING .

BILAGA 6. MONITORING AV ANTIFOULINGBIOCIDER I STOCKHOLMS SKÄRGÅRD.

För bilagor, kontakta Kemikalieinspektionen, tel. 08-519 41 100, e-post kemi@kemi.se

1. Inledning

I 2004 års regleringsbrev fick Kemikalieinspektionen (KemI) av Regeringen följande mål att uppfylla och återrapportera.

Mål

Giftiga bottenfärger för fritidsbåtar utgör en hög risk för vattenmiljön och produkterna skall därför avvecklas.

Kemikalieinspektionen skall i samarbete med Sjöfartsverket och Verket för innovationssystem utreda hur alternativ till giftiga båtottenfärger för fritidsbåtar kan utvecklas och främjas.

Återrapportering

Kemikalieinspektionen skall redovisa hur arbetet med att utreda alternativ till giftiga bottenfärger har genomförts och lämna förslag till hur giftiga båtottenfärger kan avvecklas.

Efter diskussioner med Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet fastslogs det att rapporteringen skulle ske dels i form av ett seminarium där branschen inbjuds att presentera olika alternativa produkter och dels i form av en skriftlig rapport.

Denna rapport utgör den skriftliga rapporteringen av målet. Kemikalieinspektionen är huvudrapportör. Sjöfartsverket har deltagit i den arbetsgrupp som lett arbetet. De har också bidragit med utredningsarbete, skriftligt material till rapporten och föredrag vid seminariet. Vinnova har bidragit med information.

1.1 Biociddirektivet

Sveriges arbete med båtottenfärger, som är en typ av biocidprodukt, styrs genom EG:s Biociddirektiv (98/8/EG). Detta direktiv har implementerats i svensk lagstiftning i förordningen 2000:338 om biocidprodukter. Inom ramarna för direktivet får medlemsstaterna använda sin nationella lagstiftning till och med 2010 och Sverige agerar för att i så stor utsträckning som möjligt genomföra miljömålet Giftfri Miljö.

1.2 Vad menas med "giftiga båtottenfärger" och "alternativ"?

I internationella sammanhang används "antifoulingssystem" som ett samlingsbegrepp för färger och andra metoder som används mot påväxt. Begreppet kommer fortsättningsvis att användas i denna rapport.

Båtottenfärger mot påväxt regleras enligt miljöbalken som bekämpningsmedel. Färger som motverkar påväxt på kemisk eller biologisk väg måste godkännas av Kemikalieinspektionen. De fysikaliskt verksamma färgerna är däremot undantagna från kravet på godkännande. Det innebär att de regleras på samma sätt som allmänkemikalier och inte regelmässigt granskas. Kunskapen och ansvaret för de fysikaliskt verksamma färgerna ligger hos tillverkaren av produkterna.

De kemiskt verksamma färgerna innehåller ämnen som antingen är direkt giftiga mot påväxten eller ämnen som stöter bort (repellerar) påväxten. Ämnena läcker oftast successivt ut ur färgen. När KemI beslutar om en färg ska godkännas görs alltid en bedömning av dess hälso- och miljörisker. Om KemI

bedömer att riskerna är acceptabla godkänns färger och i beslut om godkännande fastställs villkor för hur färger får användas. Godkända färger är således inte ofarliga utan acceptabla att användas under särskilda villkor. De färger som bedömts utgöra oacceptabla risker för miljön godkänns inte. I bedömningen tas hänsyn till att olika miljöer har olika känslighet. Ekosystemet i Östersjön är särskilt känsligt och därför är många färger inte godkända för att användas där. På Västkusten tillåts färger med ett visst läckage av aktivt ämne, men färger med för högt läckage är inte godkända.

De fysikaliskt verksamma färgerna har en glatt yta eller andra egenskaper som gör att påväxten inte får fäste. I tester som genomförts vid Stockholms universitet har det visat sig att ett antal s.k. fysikaliskt verksamma färger varit giftiga mot vattenlevande organismer. Det väcker misstankar om att medlen inte enbart verkar på fysikalisk väg utan även på kemisk.

Utöver färger finns andra metoder som motverkar påväxten. Det är bl.a. mekanisk rengöring i form av rengöringsstationer av olika slag.

Av ovanstående framgår att ”giftiga båtbottnfärger” och dess ”alternativ” är komplexa begrepp som inte så lätt låter sig definieras. Det är risk för otydlighet och missförstånd om dessa begrepp används.

Regeringens målsättning är att minska de risker som båtbottnfärger utgör för miljön och för människors hälsa. KemI vill därför fokusera på riskerna med hänsyn tagen till giftigheten och anser att de färger som ska avvecklas är de som utgör oacceptabla risker för människors hälsa och för miljön. I detta sammanhang är det också viktigt att väga in olika känsligheter i olika vattenmiljöer. Vidare anser KemI att bottenfärger som utgör en hög risk för vattenmiljön alltid ska ersättas med färger eller metoder som utgör en tydligt mindre risk för vattenmiljön. Denna s.k. substitutionsprincip bör tillämpas i alla led, d.v.s. vid tillverkning, produktgodkännande samt vid användning.

2. Rapportering av uppdraget

2.1 Seminarium

Kemikalieinspektionen (KemI), Sjöfartsverket och Vinnova anordnade ett seminarium om båtottenfärger på Wenner-Gren Center i Stockholm, den 25 november 2004. Enligt överenskommelse med Miljödepartementet var seminariet en delrapportering av uppdraget.

De inbjudna talarna presenterade en stor bredd på olika förslag till lösningar på påväxtproblemet. Det var allt från mekaniska metoder som båtottentvättar, ribbade ytstrukturer och luftkuddar som lyfter upp skrovet från vattnet, till mer kemiskt betonade som via enzymer, proteiner och ekologiska principer ska kunna hålla havstulpaner och annan påväxt i schack. Talarna presenterade såväl produkter som redan finns på marknaden som färdiga förslag på lösningar som inom ett begränsat antal år kan komma ut på marknaden och mer teoretiska modeller med en lång väg kvar till färdig produkt. Några produkter är av sådan potential att om de fick utbredd användning troligen skulle kunna ersätta en stor del av de traditionella antifoulingfärger som används idag.

Båtunionen framhöll att fritidsbåtägare inte har någon särskild uttalad vilja att måla sina båtar med båtottenfärg. De skulle gärna använda andra metoder om de fungerar bra.

På seminariet framkom att en successiv förändring i förhållningssättet till att hålla borta påväxt från båten är nödvändig. Den framtida marknaden rymmer flera olika system inkluderande kemiska, fysikaliska och mekaniska principer som kommer att verka parallellt. Vilken typ av system som passar bäst varierar från fall till fall och är beroende av typ av båt, hur och var den används samt båtägarens inställning.

Seminariet innebar en betydande informationsinsats. Kännedomen och kunskapen om nya antifoulingssystem har förbättrats och kan spridas så att flera uppmuntras att gå över från skadliga produkter till mindre skadliga produkter och metoder.

Bilaga 1. Program för seminarium 2004-11-25.

Bilaga 2. Kompendium från seminarium 2004-11-25.

2.2 Listor över antifoulingssystem

Sjöfartsverket och KemI har sammanställt listor över antifoulingssystem. Två listor presenteras; en lista över de system som finns på marknaden och en lista över dem som är under utveckling. Den förstnämnda publiceras på Sjöfartsverkets webbplats (med en länk även från KemI:s webbplats). Den andra listan innehåller system under utveckling, med uppgift om i vilket stadium utvecklingen befinner sig. Denna lista skall inte publiceras, men hållas tillgänglig på begäran.

Listorna innehåller sammanfattande produktinformation, uppgifter om användningsområde, kortfattade resultat från funktionstester och kontaktuppgifter för tillverkare och leverantörer.

Målsättningen är att Sjöfartsverket uppdaterar listorna regelbundet när ny information blivit tillgänglig.

Uppgifterna i bilagorna har inhämtats från tillverkare och leverantörer via telefonkontakter, Internet och offentliga publikationer samt från oberoende tester. Sjöfartsverket och Kemikalieinspektionen har inte gjort någon värdering av den information som presenteras.

Bilaga 3. Antifoulingssystem som finns på svenska marknaden.

Bilaga 4. Antifoulingssystem som är under utveckling.

2.3 Information från undersökningar

2.3.1 Båtlivsundersökning

På uppdrag av Sjöfartsverket, Sweboat, Gästhamnsguiden SXX AB, Turistdelegationen, Naturvårdsverket, Kemikalieinspektionen och Sjösportens Samarbetsdelegation har Statistiska Centralbyrån (SCB) gjort en undersökning om det svenska båtlivet sommarsäsongen 2004. Undersökningen är publicerad och kan nås via länk på Sjöfartsverkets webbplats.

Ett antal slutsatser kan dras från undersökningen, bl.a. att 70 % av båtägarna inte upplever att de har problem med påväxt. Detta kan till stor del förklaras av att många använder olika metoder mot påväxt, men över en fjärdedel av båtägarna använder inte någon metod mot påväxt. En annan slutsats är att antifoulingfärger inte alltid används på ett tillåtet sätt. Undersökningen visar också att inställningen till alternativa metoder mot påväxt var utbredd positiv bland båtägare. I Bilaga 5 ges en utförligare sammanfattning av undersökningen.

2.3.2 Monitoring av antifoulingbiocider i Stockholms skärgård

Kemikalieinspektionen har under 2004 genomfört en undersökning i Stockholms skärgård för att undersöka förekomsten av biocider som finns i båtottenfärger. Syftet var dels att följa upp en liknande undersökning som gjordes 1993 vid en stor marina och dels att undersöka en naturhamn, som är en vanlig tilläggningsplats för fritidsbåtar. De ämnen som har undersökts är koppar och Irgarol, som är biocider i antifoulingfärger, och zink, som är ett vanligt tillsatsämne i biocidprodukter och i fysikaliskt verkande produkter.

Förhöjda halter av de undersökta ämnena har detekterats i både vatten och biota i marinan och naturhamnen under sommaren. Resultaten tyder på att användningen av koppar- och Irgarolinnehållande färger på fritidsbåtar fortgår i Stockholms skärgård. I Bilaga 6 ges en utförligare sammanfattning av undersökningen.

Behov finns av att regelbundet upprepa denna typ av mätningar för att kunna ge en fortlöpande och tydligare bild av hur halter av biocider i Östersjöns skärgårdsområden varierar. Arbetsinsatsen motsvarar ca 20 persondagar årligen och dessutom behövs en expensbudget på minst 500 kkr per undersökning för att anlita en konsult som utför mätningarna.

2.4 Olika fora för arbete med antifoulingssystem

2.4.1 EU

Inom Europeiska Gemenskapen finns det lagstiftning gällande antifoulingssystem. Huvudregelverket reglerar vilka produkter som får sättas ut på marknaden. Det finns också annan lagstiftning, t.ex. en

förordning som reglerar marknadsföring och användning av tennorganiska föreningar på fartyg och ett begränsningsdirektiv som kan användas för att begränsa användningen av ämnen och produkter. Eftersom det idag är inom EU som lagstiftningen om antifoulingssystem tas fram är det mycket viktigt att Sverige är aktiva och agerar kraftfullt i detta forum. Sverige som medlemsstat har länge varit en pådrivande kraft i EU-arbetet och har varit, sin relativt lilla storlek till trots, framgångsrikt i att få gehör för sina förslag. Idag har KemI av resursskäl inte möjlighet att upprätthålla denna status. Det är en fråga för regeringen att ta ställning till vilken ambitionsnivå Sverige skall ha.

2.4.2 IMO

I oktober 2001 antog IMO (International Maritime Organisation, FN:s sjöfartsorgan) en konvention om kontroll av skadliga antifoulingssystem för fartyg, AFS-konventionen. Det första antifoulingssystem som regleras är tennorganiska föreningar men konventionen är framför allt ett verktyg för att begränsa framtida användning av andra skadliga antifoulingssystem. Konventionen säger att inga fartyg får målas med tenninnehållande färger efter 1 januari, 2003, samt att redan påförda tennfärger efter 1 januari, 2008 skall vara övermålad med en tätande skyddsfärg eller vara borttagna från skrovet. Konventionen innefattar också försiktighetsprincipen. För att konventionen skall träda i kraft globalt måste 25 stater som tillsammans representerar 25 % av världstonnaget ratificera den. Hittills har den ratificerats av 11 stater som tillsammans representerar 9 % av tonnaget. Östersjön har 2004 utsetts av IMO till särskilt känsligt havsområde.

2.4.3 CONSSO

Vid den femte Nordsjökonferensen i Bergen 20-21 mars 2002 beslutades att Sverige senast år 2006 skall stå värd för ett ministermöte om sjöfartens miljöpåverkan. Den kommitté som skall förbereda ministermötet kallas Committee of North Sea Senior Officials (CONSSO) och Sverige är nu ordförande i Nordsjökonferensen.

I Bergendeklarationen, som antogs av Ministrar i Nordsjökonferensen deltagande EU-länder, Norge, Schweiz samt EU-kommissionen, finns en punkt 47 som säger att:

I) representanter för industrin skall förhandla fram ett omedelbart stopp för marknadsföring, försäljning och användning av tennorganiska färger och

II) under år 2004 skall en "Nordsjöstrategi" utvecklas för ytterligare minskning av skadliga effekter av andra antifoulingssystem, involvera alla intresserade aktörer, identifiera behov av åtgärder inom ramen för AFS-konventionen och/eller regionala åtgärder.

Sverige och Kemikalieinspektionen har huvudansvar för att i samarbete med Sjöfartsverket ta fram en Nordsjöstrategi för antifoulingprodukter enligt delpunkt II. Denna strategi skall bidra till den deklaration som skrivs inför ministermötet i Göteborg 2006, där Nordsjöländernas miljöministrar träffas och skall enas om nya mål för miljöarbetet i Nordsjöområdet. Arbetet med detta strategidokument är inne i slutskedet.

2.4.4 HELCOM

De nio östersjöländerna (Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Lettland, Litauen, Polen, Ryssland och Sverige) samt EU-kommissionen samarbetar sedan 1974 inom ramen för Helsingforskonventionen för skyddet av den marina miljön i Östersjön. Helsingforskonventionen har en kommission, Helsingforskommissionen (HELCOM), som verkställande organ. Knutna till HELCOM finns ett sekretariat, beläget i Helsingfors och fem permanenta underkommittéer. Regler för att minska sjöfartens miljöpåverkan diskuteras inom ramen för underkommittén HELCOM Maritime. I de delar

som rör sjöfart bygger Helsingforskonvention i stor utsträckning på andra internationella konventioner.

Inom ramen för HELCOM antogs 1999 en rekommendation (20/4) om påväxthindrande bottenfärger innehållande tennorganiska föreningar. I rekommendationen står bl. a. att avtalsparterna skall

- vidta effektiva åtgärder för att minska förorening från tennorganiska föreningar och
- som ett första steg förbjuda försäljning av eller användning av antifoulingfärger med tennorganiska föreningar för fritidsbåtar och nät för kassodling av fisk.

2.5 Främja antifoulingssystem som utgör en låg risk

Främjande av antifoulingssystem som utgör en låg risk för människors hälsa och för miljön är en viktig del av arbetet med att avveckla båtottenfärger med en högre risknivå. Detta arbete kan ske på flera olika sätt och här nedan lämnar Kemikalieinspektionen ett antal förslag.

2.5.1 Information och samverkan på nationell nivå

Övergången till mindre skadliga färger och metoder behöver drivas på. För att båtägare ska välja dem krävs att de informeras och motiveras. Sjöfartsverket, Naturvårdsverket och KemI kan samarbeta för detta genom att årligen hålla informationsseminarium på exempelvis båtmässor. Sådana seminarier skulle kunna utformas i linje med det seminarium som hölls hösten -04. En informationsinsats behöver i stor utsträckning även göras av andra och ske mer lokalt i kustkommuner och på lokala båtklubbar. Allmänheten bör bl.a. uppmanas att vid val av antifoulingssystem observera märkningen på produkten som visar på risker för hälsa och miljö.

Genom att tillgängliggöra uppdaterad information om vilka antifoulingssystem som finns på marknaden synliggörs de och allmänheten uppmuntras att prova nya sätt att komma tillrätta med påväxtproblemet. Deltagande på båtmässor är en viktig informationsinsats i sig, eftersom det ger en god möjlighet till kontakt med användarledet och att informera om vårt arbete. KemI har tidigare deltagit regelbundet i båtmässor, men har under de senaste åren tvingats skära bort denna aktivitet.

Sjöfartsverkets och Kemikalieinspektionens del i dessa insatser: Anordna informationsseminarium, delta i båtmässor, upprätthålla aktuella listor över antifoulingssystem, föra dialog med båtorganisationerna. Arbetsinsatsen motsvarar ca 100 persondagar årligen.

2.5.2 Regler och tillsyn

Genom att tydliggöra lagar och regler och förbättra den kommunala tillsynen av marinor kan användning av otillåtna/olämpliga färger minska.

Kemikalieinspektionens del i dessa insatser: Tillhandahålla vägledning, information och stöd till kommunerna. Arbetsinsatsen motsvarar 20-30 persondagar årligen.

2.5.3 Internationell samverkan

Kemikalieinspektionen bör verka genom att påverka arbetet inom EU. I detta ingår både arbete med att främja antifoulingssystem som utgör en låg risk och att avveckla båtottenfärger som utgör en hög risk för vattenmiljön. Här kan Sverige påverka i riktning mot substitution av skadliga antifoulingssystem med mindre skadliga metoder för kontroll av påväxt. Se vidare under 2.6.2. För bästa effektivitet bör det nationella uppdragsarbetet med främjande av alternativ också koordineras med annat arbete, t.ex. det som görs inom Nordsjökonferensen (CONSSO) i linje med den antifoulingstrategi som tas fram

där. I detta samarbete uppmuntras framtagandet av antifoulingssystem som skall kunna ersätta hälso- och miljöfarliga produkter som finns på marknaden idag. Av särskild betydelse är att kunna förbättra skyddet för Östersjön. Det är dessutom viktigt att agera på ett internationellt plan (havet känner inga gränser mellan länder).

CLEEN (Chemical Legislation European Enforcement Network) kan användas för internationell samverkan när det gäller tillsyn.

Sjöfartsverkets och Kemikalieinspektionens del i dessa insatser: Verka pådrivande inom EU för att begränsa användningen av skadliga antifouling-biocider, samverkansmöten inom CONSSO för att utveckla gemensamma ståndpunkter inom Nordsjöregionen, och här verka för särskilt skydd av Östersjön. Arbetsinsats, se under 2.6.2.

2.5.4 *Prövningsförfarandet inom EU*

Vi vill uppmärksamma regeringen på att riktat stöd behövs till små företag för att kunna klara ett prövningsförfarande inom EU. Biociddirektivets regler föreskriver en hög skyddsnivå för hälsa och miljö vilket innebär en omfattande prövning av nya verksamma ämnen och produkter. De kostnader som detta medför (framtagande av underlag till dossier samt avgift för utvärdering) bedöms vara ett hinder för små företag att vidareutveckla idéer om nya antifoulingssystem till marknad. Ekonomistyrningsverket (ESV) har av regeringen fått i uppdrag att ge förslag till ett avgiftssystem som främjar introduktionen av bekämpningsmedel med låg risk för hälsa och miljö. ESV:s rapport beräknas bli klar under våren 2005.

2.5.5 *Möjligheter till övrigt finansiellt stöd*

Finansiellt stöd behövs också till utvecklingsprojekt för framtagande av nya antifoulingssystem. Kostnaderna för att ta fram nya antifoulingssystem från idé till marknad är mycket stora.

Naturvårdsverket, Sjöfartsverket och KemI stöder under säsongen 2005 ett projekt som drivs av Håll Sverige Rent och som avser att utvärdera en båtvtätt i Trosa hamn. En referensgrupp för detta projekt har upprättats. Båttvättar kräver stora investeringar för att kunna sättas i bruk. Därför finns ett särskilt behov av att stödja denna typ av metoder finansiellt, så att båttvättar kan etableras på flera ställen.

Regeringen har i sin instruktion gett VINNOVA i uppgift att "främja utvecklingen av effektiva svenska innovationssystem inom verksamhetsområdena teknik, transport, kommunikation och arbetsliv". VINNOVAs insatser är inriktade på att utveckla innovationssystem utifrån ett nationellt, sektoriellt och regionalt perspektiv. Insatserna syftar till att stärka samspelet mellan aktörerna för att främja hållbar tillväxt inom olika områden och även förutsättningarna för tillväxt inom dessa områden.

VINNOVA arbetar med fastställda program som bygger på direktiven som ligger till grund för verksamheten. Filosofin är behovsmotiverad forskning som stimulerar och bidrar till hållbar tillväxt i Sverige.

Det finns inget fastställt forskningsansvar gällande sjöfart i VINNOVAs direktiv. För närvarande passar inriktningen bäst till de programdirektiv som gäller för forskningsområdet Innovativa fordon, farkoster och system.

Miljöstrategiska fonden, Mistra, har medel som kan sökas för större projekt. Mistra stöder ett projekt för utveckling av ett nytt antifoulingssystem baserad på ett nytt verksamt ämne (se också Bilaga 4). Naturvårdsverket är också en aktuell instans från vilken projektmedel kan sökas och som bör kunna ge finansiellt stöd till denna typ av projekt.

Sjöfartsverkets och Kemikalieinspektionens del i Trosa-projektet: Delta i referensgrupp, planering och utvärdering. Arbetsinsatsen motsvarar ca 10 persondagar.

2.6 Hur kan båtottenfärger som innebär hög risk för vattenmiljön avvecklas?

2.6.1 Nationell nivå

2.6.1.1 Hindra olaglig och felaktig användning

Det finns ett flertal indikationer på att villkoren för användning av båtottenfärger inte alltid följs. Två exempel är de undersökningar som refereras i denna rapport, båtlivsundersökningen och monitoringundersökningen. En kontroll av efterlevnaden behövs för att komma ifrån olaglig och felaktig användning av färgerna. Denna kontroll skall utföras av kommunerna gentemot användare på marinor och båtuppläggningsplatser.

2.6.1.2 Frivillig övergång till antifoulingssystem med mindre risker

För att fritidsbåtagare skall överge gamla, kända metoder med hög risk krävs att nya, effektiva metoder utvecklas och görs lättillgängliga. Genom att stödja alternativen på de sätt som tidigare presenterats bl.a. genom information och finansiellt stöd främjas en frivillig övergång från mer skadliga antifoulingssystem, t.ex. idag existerande kemiskt verkande båtottenfärger, till mindre skadliga antifoulingssystem. För att detta skall fungera bra behövs en fortlöpande dialog med båtorganisationerna. Som framgår av de listor över antifoulingssystem som presenteras i denna rapport finns det idag ett antal färger och metoder att välja mellan.

Sjöfartsverkets och Kemikalieinspektionens del i denna insats: Se 2.5.1.

2.6.1.3 Skärpt kontroll av fysikaliskt verksamma färger

En del av de färger som presenteras i Bilaga 3 till denna rapport har av Institutionen för Tillämpad Miljövetenskap vid Stockholms Universitet undersökts med avseende på giftighet mot vattenlevande organismer. Resultaten indikerar att produkter som påstås verka på fysikalisk väg i själva verket också har en kemisk påverkan. Kemikalieinspektionen kommer att genomföra en kontroll av dessa färger och en skärpning av regleringen av fysikaliskt verkande produkter kan bli aktuell. Flera av de aktuella produkterna är klassificerade som mycket giftiga för vattenlevande organismer.

Kemikalieinspektionens del i denna insats: Sammanställning över aktuella produkter, avstämning av problemet med andra EU-medlemsstater, kontakt med berörda företag med krav på information, bedömning av vilka övriga åtgärder som kan vara aktuella. Arbetsinsatsen motsvarar ca 70 persondagar.

2.6.1.4 Ytterligare skärpning av reglerna

KemI anser att det i dag inte är möjligt att genomföra ytterligare avveckling än vad som föreslås ovan, t.ex. att införa mer restriktiva regler när det gäller färger som innehåller koppar och Irgarol. KemI bedömer att de idag existerande kemiskt verkande färgerna än så länge behövs och är acceptabla att använda i Nordsjön. Om ytterligare restriktioner skulle införas anser KemI att nya riskbedömningar behöver göras. Dessutom krävs en anmälan till EU-kommissionen om vi skulle gå längre än den gemensamma lagstiftningen medger. KemI vill istället se en harmonisering av reglerna inom EU och vill verka för ett starkt skydd av särskilt känsliga områden, framför allt Östersjön.

2.6.2 EU-nivå

Under perioden april 2006 till slutet av 2008 skall biocider i antifoulingprodukter utvärderas inom ramarna för det tioåriga granskningsprogram som nu pågår inom ramarna för Biociddirektivet (98/8/EG). Beslut om godkännande av aktiva substanser i antifoulingprodukter, som leder till

upptagande på Bilaga I till direktivet, fattas 2008. Därefter kan ansökningar om produktgodkännanden behandlas.

Arbetet med avveckling av högrisk-båtottenfärger skall i första hand bedrivas genom att påverka denna granskningsprocess. Detta innebär både att påverka de beslut som fattas för verksamma ämnen och de beslut som fattas för antifoulingprodukter, med syfte att ämnen med hög risk inte skall tas upp på Annex I till biociddirektivet eller att godkännandet av ett ämne förenas med villkor som ger utrymme för Sverige att kunna skydda särskilt känsliga områden.

Sverige bör verka för att behålla den nuvarande svenska skyddsnivån och sträva efter ett starkt skydd av Östersjön. I första hand behövs insatserna tidigt i processen, dvs. i samband med utvärdering av verksamma ämnen i antifoulingprodukter, eftersom de villkor som formuleras då i stor utsträckning blir avgörande för vilket utrymme enskilda medlemsländer har att fatta egna beslut vid godkännande av produkter. Det ges alltså utrymme i direktivet att bedöma produkter utifrån särskilda förhållanden, men kraven på ömsesidigt erkännande av godkännanden av produkter är långtgående.

Med detta följer också behov av att informera övriga medlemsstater om vilka alternativ som finns samt att göra jämförande studier som kan ligga till grund för förslag om substitution, s.k. comparative assessment. Detta finansieras av den myndighet som gör arbetet.

KemI har sedan länge sett ett behov av ett projekt med syfte att undersöka förutsättningarna för att försvara de svenska besluten samt att lägga upp en strategi och ambitionsnivå för det kommande EU-arbetet. Detta har av resursskäl inte kunnat påbörjas. Sverige är ett av de länder som har mest erfarenhet av att registrera och bedöma båtottenfärger och har i och med det möjlighet att i stor utsträckning påverka EU-arbetet. Om denna insats inte görs finns det en stor risk att Sverige blir tvingat att acceptera en lägre skyddsnivå och få tillbaka den typ av antifoulingprodukter som vi under de senaste 15 åren jobbat med att få bort.

En samverkan mellan Nordsjöländerna föreslås i den antifoulingstrategi som nu tas fram i arbetsgruppen för uthållig sjöfart inom ramarna för Nordsjökonferensen (CONSSO). Enligt strategin skall Nordsjöländerna samverka för att gemensamt föra fram argument med syftet att minska användningen av skadliga antifoulingssystem i detta område. På detta sätt kan länderna utgöra en mer kraftfull part i förhandlingar inom EU.

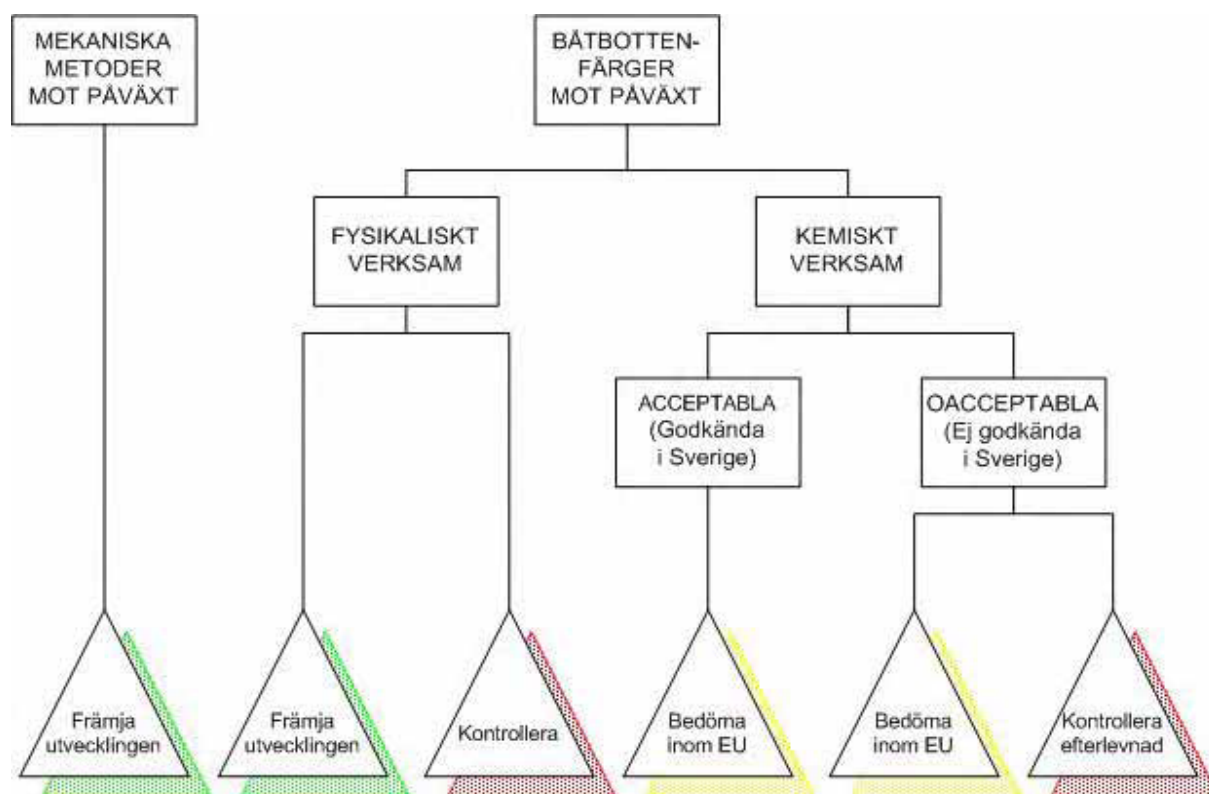
Sjöfartsverkets och Kemikalieinspektionens del i arbetet med att påverka EU-processen: Verka pådrivande inom EU för att begränsa användningen av skadliga antifouling-biocider, organisera/delta i samverkansmöten inom CONSSO för att utveckla gemensamma ståndpunkter för begränsningar inom Nordsjöregionen, och här verka för särskilt skydd av Östersjön. Vidare ingår att granska andra länders CA-rapporter, förhandla med andra medlemsländer och ge kommentarer till EU-kommissionen samt eventuellt att utföra ”comparative assessment”. Projektet för försvar av svenska beslut innebär dessutom litteraturstudier, förberedelse och sammanställning av skriftligt underlag och tidiga kontakter med rapportörland (Frankrike för kopparämnen). Arbetsinsatsen motsvarar ca 300 persondagar årligen.

2.7 Resurser

De åtgärder som föreslås i rapporten ryms inte inom de befintliga budgetramarna. Det finns en stor potential att kunna minska riskerna med båtottenfärger för fritidsbåtar, men det behövs personell förstärkning på myndigheterna samt ekonomiskt stöd till forskning och utveckling. Behovet av personresurser baseras på de förslag som lämnas i denna rapport och motsvarar ca fyra (4) årsarbetskrafter till Kemikalieinspektionen och en (1) till Sjöfartsverket under de närmaste två till tre åren. Hur mycket av de föreslagna åtgärderna som kan genomföras beror slutligen på hur mycket personell förstärkning som tilldelas myndigheterna.

3. Slutsatser

- Den viktigaste åtgärden för att långsiktigt minska riskerna med båtbottnfärger är att satsa på det kommande EU-arbetet. Detta behövs för att kunna bevara den höga svenska skyddsnivån även i framtiden och skydda Östersjöns känsliga miljö. Förberedelser inför detta behöver starta så snart som möjligt.
- Samtidigt behöver antifoulingssystem som utgör en låg risk främjas genom bl.a. informationsåtgärder och ekonomiskt stöd för att en frivillig övergång till dessa skall ske.
- Ökad kontroll behövs för att hindra olaglig och felaktig hantering av båtbottnfärger.
- En skärpt kontroll av fysikaliskt verksamma färger skall genomföras.
- För att kunna genomföra ovanstående åtgärder behövs ökade resurser till berörda myndigheter och finansiellt stöd till forskning och utveckling.



Figur 1. Indelning av olika antifoulingssystem med förslag till åtgärder.

Bilagor:

För bilagor, kontakta Kemikalieinspektionen, tel. 08-519 41 100, e-post kemi@kemi.se



KEMIKALIEINSPEKTIONEN • Box 2 • 172 13 Sundbyberg • Tel 08-519 411 00 • Fax 08-735 76 98
e-post kemi@kemi.se • www.kemi.se