



Svenska Båtunionen

Miljödepartementet
Naturmiljöenheten, Vattenmiljö

Dnr M2021/00092

Yttrande gällande betänkandet “Havet och människan”

Svenska Båtunionen har givits tillfälle att yttra sig gällande rubricerat betänkande och lämnar följande synpunkter avseende hur betänkandets bedömningar och förslag kommer att påverka våra medlemmar, det vill säga drygt 900 svenska båtklubbar och deras 180 000 medlemmar.

Svenska Båtunionens synpunkter

Svenska Båtunionen delar inte hela beredningens bedömning om åtgärder för ett mer hållbart båtliv.

Svenska Båtunionen delar beredningens bedömning om att minska exploatering av grunda vågskyddade områden.

Svenska Båtunionen delar inte hela beredningens bedömning om reglering av båttrafik i skyddsvärda områden.

Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget om information och utbildning.

Svenska Båtunionen avstyrker förslaget om ett fritidsbåtsregister.

Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget om ett system för återvinning av fritidsbåtar.

Svenska Båtunionen delar inte hela beredningens bedömning om att påskynda utbytet av äldre tvåtaktsmotorer samt öka användningen av miljövänliga bränslen och motortyper.

Svenska Båtunionen delar beredningens bedömning om att regeringen bör verka i EU för striktare miljökrav samt främjande av miljövänlig teknik bl.a. i kommande översyn av fritidsbåtsdirektivet.

Utöver ovan nämnda synpunkterna lämnar Svenska Båtunionen ett eget förslag, se sidan 3.

Sammanfattning av utredningen

Havet och människan är ett gediget betänkande med målsättning att lägga grunden till ett nytt ramverk för bevarande och hållbart nyttjande av marina resurser, förutsättningar som enligt beredningen behövs för att nå miljö kvalitetsmålet *Hav i balans samt levande kust och skärgård*. Strategin genomsyras av kopplingen mellan hav, havsförurning och klimatförändringen samt ekosystemansatsen och ekosystembaserad förvaltning.

Ett par av beredningens förslag och bedömningar för en långsiktigt hållbar nationell havsmiljöpolitik berör enskilda som med fritidsbåt eller annan vattenburen farkost vill upptäcka och njuta av den svenska skärgården. Bland annat bedömer beredningen att fritidsbåtar och båtlivet kan ha en

betydande miljöpåverkan på kusthavet och framför allt skyddade grundområden, att kustkommuner behöver inkludera infrastruktur för fritidsbåtar i den fysiska planeringen och att omställningen och användningen av miljövänliga motorer och bränslen behöver påskyndas.

Därtill föreslår beredningen ett utökat anslag för informationssatsningar till det båtburna friluftslivet, att frågan om ett fritidsbåtsregister ska utredas samt ett förslag för ett system för återvinning av fritidsbåtar ska tas fram.

Beredningen föreslår också ett etappmål till 2030 om att det ska upprättas ett nätverk av skyddade områden, som minst ska omfatta 30 % av Sveriges havsområden varav minst 10 % är strikt skyddade, samt att Havs- och vattenmyndigheten får i uppdrag att fastställa miljö kvalitetsnormer för undervattensbuller.

Bakgrund till Svenska Båtunionens synpunkter

Avsnitt 21.10.8 – Åtgärder för ett hållbart båtliv, s. 1200

Svenska Båtunionen delar delvis miljömålsberedningens bedömning. Vi bedömer att fritidsbåtlivet har en påverkan på havsmiljön, framför allt i känsliga grundområden och att rätt åtgärder behöver vidtas för att minimera denna påverkan. Det är dock viktigt att åtgärderna för att minska påverkan, exempelvis hastighet, svall och undervattensbuller, är väl underbyggda och att bedömningar görs för det enskilda fallet. Svenska Båtunionen anser att ytterligare forskning behövs inom området för att fylla de kunskapsluckor som fortfarande finns.

Avsnitt 21.10.8 – Minska exploateringen av grunda och vågskyddade områden, s. 1201

Svenska Båtunionen delar miljömålsberedningens bedömning. Om kustkommunerna inkluderar fritidsbåtar i den fysiska planeringen kan kommunerna främja tillgången på båtplatser vid redan befintliga båtklubbar och marinor. Det medför att exploatering av orörda kustområden minskar och grunda vågskyddade områden bevaras. En förutsättning är dock att befintliga båtklubbar och marinor får möjligheten att vid behov utöka sina anläggningar med nya bryggor eller pirar över tid, och att nya hamnanläggningar lokaliseras till områden som är mindre känsliga.

Svenska Båtunionen delar också miljömålsberedningens bedömning om att kustkommunerna behöver underlätta tillgången till sjösättningsramper och möjligheten att förvara båtar på land. Cirka 70 procent av båtbeståndet är trailerbara båtar under 6 meter och finns det god tillgång till sjösättningsramper minskar trycket på båtplatser i hamnarna. Merparten av ramperna ligger idag i anslutning till en båtklubb eller marina, vilket kan innebära att enbart dess medlemmar eller kunder har tillgång till rampen. Ett samarbete mellan båtklubbarna/marinorna och kommunen skulle kunna tillgängliggöra ramperna även för allmänheten. Alternativt att kommunerna anlägger sjösättningsramper på strategiskt lämpliga platser med tillgång till uppställningsytor på kommunal mark. Svenska Båtunionen anser att kustkommunerna, som ett första steg, får i uppdrag av lämplig myndighet att inventera tillgången till sjösättningsramper inom respektive kommun.

En ökad tillgång till sjösättningsramper skulle också innebära ett minskat behov av att använda biocidinhållande båtbottnfärg, vilket inte bara minimerar läckage av biocider från skrovet till omgivande vattenmassa, utan även minskar spridningen av biocider vid underhålls- och saneringsarbeten till marken.

Avsnitt 21.10.8 – Reglering av båttrafik i skyddsvärda områden, s. 1203

Svenska Båtunionen delar delvis miljömålsberedningens bedömning i det avseende att det kan finnas skäl att reglera fritidsbåtars färd i skyddsvärda områden, men inte förbjuda. Svenska Båtunionen anser att informationsinsatser är att föredra framför ett förbud. I de fall regleringar, exempelvis hastighetsbegränsningar eller svallbegränsningar är den bästa åtgärden i skyddsvärda områden, ska det även gälla för den kommersiella sjötrafiken eftersom påverkan är densamma eller större.

Det ligger i en båtägares intresse att värna den natur och den havsmiljö som båtägaren vill vistas i och njuta av. Att införa hastighetsbegränsningar i skyddsvärda områden kan därför vara relevant, men det innebär inte att införandet av generella hastighetsbegränsningar inomskärs är lösningen. Därtill är det inte alltid sant att högre hastighet ger större svall, och det är ofta svall som kan påverka den skyddsvärda miljön negativt. Eftersom en båt generellt bör framföras i den hastighet den är optimerad för, för att skapa så lite svall som möjligt, skulle bestämmelser om svallbegränsning ge en större effekt. Det är därtill stor skillnad i påverkan mellan en segelbåt, motorbåt och vattenskoter, både gällande svall och undervattensbuller, oavsett hastighet.

I miljömålsberedningens förslag till havsmiljölag anges i 4 § att "Havsmiljöarbetet ska vila på vetenskaplig grund". Svenska Båtunionen anser därför att medel bör avsättas till forskning och utveckling av skrovformer. Vi kan konstatera att exempelvis bärplansbåtar avger mycket mindre svall än båtar med traditionella skrovformer. Eftersom det är svallet som påverkar känsliga bottenmiljöer negativt bör staten stimulera teknikutveckling för det som faktiskt minskar fritidsbåtars miljöpåverkan.

Därtill lämnar Svenska Båtunionen ett eget förslag:

- Sjöfartsverket och Havs- och vattenmyndigheten får i uppdrag att samordna information i digitala sjökort. Sjöfartsverket ansvarar för produktionen av sjökort och Havs- och vattenmyndigheten har information om var känsliga och skyddsvärda bottnar finns. Om dessa myndigheter samarbetade skulle ett lager med information om känsliga och skyddsvärda bottnar kunna skapas och läggas till i det digitala sjökortet. På så vis skulle båtägaren kunna göra ett upplyst val och välja att ankra i den naturhamn som inte har känslig botten med nyckelbiotoper såsom ålgräs.

Avsnitt 21.10.9 – Information och utbildning, s. 1204

Svenska Båtunionen tillstyrker förslaget om ett ökat anslag till friluftorganisationer för informationsinsatser till det båtburna friluftslivet. Båtlivsorganisationerna organiserar idag cirka 15 procent av båtlivsutövarna i Sverige, men ett stort ansvar läggs på oss för informations-spridning till båtägare som inte är anslutna till en organisation. Svenska Båtunionen har, tillsammans med våra systerorganisationer, en nationell såväl som lokal förankring och lång erfarenhet av att bedriva riktade informationskampanjer på ett kostnadseffektivt sätt.

Vi ser även ett stort kompetensbehov framför allt inom miljöområdet. Enligt Båtlivsundersökningen 2020 var det 39 procent av båtägarna som ville lära sig mer om hur de kan minska fritidsbåtars miljöpåverkan. Det var den fråga där intresset hade ökat mest jämfört med för fem år sedan. Därtill var det 24 procent som ville lära sig mer om Eco-driving. Inom dessa frågor har Svenska Båtunionen lång och gedigen erfarenhet samt tillgängligt material att använda för informationsinsatser.

I konsekvensanalysen för enskilda (avsnitt 26.8, s. 1505) lyfter även miljömålsberedningen att informationsinsatser riktade till enskilda båtägare kommer att behövas gällande förslagen om undervattensbuller och marint områdesskydd. Även inom dessa frågor kan Svenska Båtunionen göra riktade informationsinsatser med hjälp av ett ökat anslag.

Avsnitt 21.10.10 – Fritidsbåtsregister, s. 1206

Svenska Båtunionen anser att utifrån proportionalitetsprincipen finns varken skäl till att utreda frågan om, eller att införa, ett obligatoriskt fritidsbåtsregister. Svenska Båtunionen avstyrker därför förslaget. I betänkandet anges flera länder som har ett fritidsbåtsregister, men att andra länder har lagar eller regelverk är inget sakskäl som ska ligga till grund för svenska regleringar. Exempelvis saknar båtätta nationer som Norge, Tyskland, Storbritannien ett obligatoriskt fritidsbåtsregister. Att införa ett fritidsbåtsregister av miljöskäl uppfyller inte proportionalitetsprincipen då arbetet och därigenom kostnaderna för att införa ett fritidsbåtsregister som säkerställer båtens ägandeskap kommer att vara mycket höga.

Fritidsbåtsregisterfrågan har nämnts i många myndighetsutredningar de senaste åren, bl.a. i Naturvårdsverkets rapport *Nedskräpande och uttjänta båtar* (ärendenummer NV-01515-10) där ett antal för- och motargument för ett fritidsbåtsregister lyfts fram.

Idag finns det andra alternativa lösningar till samtliga argument för införandet av ett fritidsbåtsregister. Svenska Båtunionen föreslår istället följande:

Gällande statistik över antal båtar, motorer och deras utsläpp:

- Svenska Båtunionen föreslår att Statistiska Centralbyrån (SCB) får i uppdrag att sammanställa försäljningsstatistik från marinmotorleverantörerna som visar antalet sålda motorer, typ och motorstyrka.

Alla nya båtmotorer som importeras till Sverige garantiregistreras av tillverkaren eller den svenska generalagenten. Marinmotorleverantörerna har statistik långt tillbaka tillgänglig och den sammanställdes tidigare av branschorganisationen Sweboat.

Tullverket för statistik över importerade varor med anledning av moms. Även båtimporten registreras och är tillgänglig för SCB. Antalet svenska båttillverkare har de senaste tio åren minskat betydligt och är i dag färre än hundra. Även här kan SCB med lätthet samla in statistik.

Gällande dumpning av uttjänta båtar:

Att ett fritidsbåtsregister skulle motverka dumpning av uttjänta båtar anser Svenska Båtunionen vara ett illa underbyggt argument. Bilar har varit registrerade i Sverige i långt över 100 år och det har sedan länge funnits ett väl utbyggt och fungerande återvinningssystem finansierat med producentansvar. Trots det lämnas ett stort antal övergivna bilar i naturen. Det är rimligt att tro att den som har för avsikt att dumpa en övergiven båt på land eller i havet inte lämnar kvar uppgifter som kan koppla den till ägaren.

Gällande köp och försäljning av båtar:

Även om Svenska Båtunionen ser problem kring köp och försäljning av främst begagnade båtar är frågan knappast relevant i sammanhanget havs- och vattenmiljö och skulle kunna lösas med en obligatorisk ansvarsförsäkring för alla båtar. Statistik över båtantal, typ, tillverkare m.m. skulle kunna tillhandahållas anonymiserat av försäkringsbolagen på samma sätt som för exempelvis mopeder.

Betänkandet nämner svårigheten att nå båtägare med information som skäl för införandet av fritidsbåtsregister. Med dagens informationsteknik torde det finnas billigare och enklare lösningar än att införa ett statligt obligatoriskt fritidsbåtsregister för att sprida informationen.

Gällande skatt:

Utredningen anger att ett fritidsbåtsregister inte innebär skatt. Så kan det vara under innevarande mandatperiod, men myndigheterna och därigenom ansvaret för ett eventuellt fritidsbåtsregister står under politikens ansvar. Betänkandet utgår från dagens parlamentariska situation. Historien har många gånger visat att politiken kan ändras snabbt och därigenom kan betänkandets slutsatts snabbt bli obsolet.

Avsnitt 21.10.11 – Återvinning av fritidsbåtar, s. 1210

Svenska Båtunionen har under lång tid varit engagerade i frågan om båtåtervinning. Vi anser att det finns tillräckligt många utredningar gällande omfattning, logistik, kostnader och teknik men att det saknas en fungerande finansieringsmodell. Därför tillstyrker Svenska Båtunionen miljömålsberedningens förslaget om ett system för återvinning av fritidsbåtar.

Avsnitt 21.10.12 – Omställning till miljövänliga motorer, s. 1214

Gällande utbytet av äldre tvåtaktsmotorer samt öka användningen av miljövänliga bränslen och motortyper:

Även om andelen äldre tvåtaktsmotorer av förgasartyp snabbt minskar svarar de för en större andel av utsläppen av vissa föroreningar än övriga båtmotorer. Transportstyrelsens Båtlivsundersökning 2015 visade att 18 procent av båtmotorerna då var av äldre tvåtaktstyp. I samma undersökning 2020 hade denna andel minskat till 13 procent, en minskning med 5 procentenheter eller 28 procent på endast fem år. Motortypen får inte nyförsäljas sedan cirka 2005 och de kvarvarande motorerna fasas nu alltså ut i relativt hög takt. De motorer av denna typ som finns kvar idag är främst mindre motorer på enklare roddbåtar eller mindre motorbåtar eller så används de som hjälpmotorer på mindre och ofta äldre segelbåtar. Sammantaget används dessa motorer lite under en säsong och användning kan förväntas minska ytterligare i den takt som motortypen nu successivt fasas ut.

För att trots allt minska den miljöpåverkan dessa motorer kan bidra med anser Svenska Båttuningen att det snabbaste och mest kostnadseffektiva är att förbättra tillgången till alkylatbensin till fritidsbåtsflottan. Alkylatbensinen är förvisso producerad med fossil råvara och minskar inte de fossila koldioxidutsläppen, men den bidrar till kraftigt sänkta utsläpp av andra avgasföroreningar såsom kolväten och partiklar. För att båtar med dieselmotorer ska kunna minska sina koldioxidutsläpp behöver tillgången till fossilfri diesel, HVO100, öka längs hela kusten och vid landets sjösystem.

Någon form av skrotningspremie för äldre tvåtaktsmotorer kan naturligtvis också bidra till en påskyndad utskrotning. Finansieringen av denna behöver dock utformas på ett sådant sätt att den inte belastar priset på nya motorer, vilket skulle bidra till att priset för dessa ökar och således motverkar incitamentet att byta.

Den industriella utsmugglingen av nyare och miljövänligare båtmotorer måste stoppas

En mycket starkt bidragande orsak till att många ägare av dessa äldre motorer drar sig för att byta ut sin motor är den stora stöldrisken av nyare båtmotorer. Varje år stjäls i Sverige cirka 3000 nyare båtmotorer och över 90 procent av dessa smugglas snabbt ut ur landet och säljs på marknader främst utanför EU. Det är inte ovanligt att båtägare har blivit av med både två och tre motorer på ett eller ett par år. Situationen är relativt unik för Sverige då vi, till skillnad från många andra länder med liknande fritidsbåtsbestånd, saknar reell utförselkontroll av gods vid rikets gränser. Svenska Båttuningen och andra organisationer har i årtal arbetat för att Tullen och Polisen ska ges ökade resurser och befogenheter att söka efter stöldgods i utpasserande fordon vid gränserna. Endast långsamt har regeringen hörsammat detta och ett lagförslag ligger nu på riksdagens bord som ger Tullen något ökade befogenheter. Dock saknas fortfarande direktiv eller resurser för Tullen att genomföra tätare kontroller av utgående trafik. Stoppas inte den industriella utförseln av stöldgods såsom båtmotorer kommer utbytestakten att kraftigt hämmas.

Gällande att verka för striktare miljökrav och främjande av miljövänlig teknik i EU, bland annat i översynen av fritidsbåtsdirektivet:

Svenska Båttuningen ställer sig bakom miljömålsberedningens uppmaning till regeringen att verka internationellt för att hårdare krav ska ställas på de båtmotorer som säljs nya på den europeiska marknaden. Genom att ställa högre krav avseende utsläpp av förorenande avgaser och buller påverkas motortillverkare att utveckla renare och tystare motorer. Utvecklingen avseende landfordon, bilar och lastbilar, visar tydligt hur allt hårdare regler i de miljöklasser (numera Euro 6 osv) som biltillverkarna har påverkats att följa, har bidragit till allt renare teknik och till bättre luftmiljö i stora städer. Även om det redan idag självklart ställs vissa avgas- och bullerkrav på nya båtmotorer ligger utvecklingen efter till exempel personbilarna. En liknande utveckling vore välkommet även vad gäller båtmotorer.

Även vad gäller elektriska drivlinor i fritidsbåtar behöver den svenska regeringen arbeta för ökad takt av internationell implementering. Ett exempel är CE-märkning av dessa system i både nya och begagnade fritidsbåtar som behöver underlättas. Laddnings- och andra standarder inom området behöver komma på plats vilket skulle underlätta introduktionen av dessa system på marknaden.

Laddinfrastrukturen i sjö- och kustområden riskerar också att snabbt bli en flaskhals för en bredare introduktion av elektriskt framdrivna fritidsbåtar, något som regeringen snabbt bör ta itu med och initiera ett arbete för att undvika.

Avsnitt 21.10.13 – Förslag som också har diskuterats, s. 1215

Svenska Båtunionen finner det anmärkningsvärt att miljömålsberedningen har tagit med felaktiga påståenden hämtade från Havsmiljöinstitutets rapport 2019:3 gällande skatt på fritidsbåtar. Exempelvis är påståendet "Fritidsbåtslivet nyttjar många kommunala och statliga resurser som sophämtning, farledshållning, produktion av sjökort, m.m. men bidrar inte med några resurser till dessa verksamheter, till skillnad från t.ex. sommarstugegäster och kommersiell sjöfart" felaktigt.

Gällande sophämtning: 60 procent av fritidsbåtarna är mindre båtar som används för dagsutflykter och det avfall som genereras lämnas som hushållssopor. Därtill är ofta båtägare även sommarhusägare och betalar därmed kommunal renhållningsavgift. För större båtar lämnas avfallet i gästhamnar och gästhamnar som enligt Sjöfartsverkets 2010:13, mottagningsdirektivet och IMO:s regelverk är skyldiga att ta emot avfall från de båtar som anlöper hamnen utan särskild kostnad. Denna service ingår då i den hamn- eller gästhamnsavgift som båtägaren betalar.

Gällande farledshållning: Sjöfartsverket är ansvarig myndighet för farledshållning – som är till för den kommersiella sjöfarten och inte explicit för fritidsbåtar. Kostnad för fyrar, utprickning m.m. täcks av handelsfartyg som nyttjar lederna. Dessa leder nyttjas ibland av fritidsbåtar men Sjöfartsverket har inte i sitt uppdrag att tillhandahålla sjökort eller farleder till fritidsbåtslivet.

Gällande produktion av sjökort: Sjökort är främst framtagna för den kommersiella sjöfarten men nyttjas likväl av fritidsbåtslivet. Den enskilde båtägaren bekostar själv de sjökort (fysiskt eller digitalt) som båtägaren behöver. Sjömätningar för att producera sjökort görs endast i områden intressanta för handelssjöfarten.

Gällande båtskatt: Båtlivet är inte heller skattebefriat. Enligt Sweboats årliga undersökning bidrog båtlivet med 779 miljoner kronor i bränsleskatter år 2018. Därtill beskattas alla inköp som görs till en båt (motor, segel, tampar, fendor mm.).

Enligt Sweboat omsätter båtbranschen cirka 15 miljarder kronor och båtindustrin bidrar till drygt 4 000 arbetstillfällen. Ungefär 12 000 människor är beroende av båtlivet i sina arbeten.

Båtskatt har diskuterats under många år och i närtid har frågan utretts i Finland. Utredningen visade dock på att kostnaderna för att bygga upp och driva in skatt inte skulle generera intäkter till staten. En båtskatt i Sverige skulle göra det avsevärt dyrare att utöva båtliv och segregera båtlivet, vilket skulle resultera i att enbart de med högre inkomster har möjlighet att fortsätta äga en båt.

Kommentar gällande Marint områdesskydd

Svenska Båtunionen är generellt positiva till ett etappmål för skydd av marina områden, och att förslaget om att minst 30 procent av Sveriges havsområden ska vara skyddade varav 10 procent strikt skyddade, ligger i linje med EU:s gröna giv. Svenska Båtunionen delar också bedömningen att exempelvis föreskrifter om ankringsförbud, som kan begränsa ankring i ett skyddsvärt område, i större utsträckning kan grundas i ett skyddsbehov av undervattensnaturen. Svenska Båtunionen vill dock framföra att införandet av skyddade eller strikt skyddade områden bör vara väl underbyggda och motiverade utifrån ett ekologisk och socialt hållbart perspektiv och inte ett självändamål.

Svenska Båtunionen uppmanar därtill myndigheterna att, vid framtagandet av vägledning för reglering av sjöfarten, inklusive fritidsbåtar, i marina skyddade områden (förslag presenterat i avsnitt 20.9.2, s. 1100) efterleva preciseringen i miljömålet *Levande sjöar och vattendrag* som lyder "Havs-, kust- och skärgårdslandskapens värden för fritidsfiske, badliv, båtliv och annat friluftsliv är värnade och bibehållna och påverkan från buller är minimerad".

Kommentar gällande undervattensbuller

Svenska Båtunionen delar beredningens bedömning om att mer forskning behövs på området för att dels mäta undervattensbuller, dels identifiera vilken påverkan undervattensbuller får på det marina ekosystemet. Fritidsbåtar kan ge upphov till både impulsivt buller (via ekolod) och kontinuerligt buller, men även här anser Svenska Båtunionen att ytterligare forskning behövs för att identifiera hur stor påverkan är från fritidsbåtar jämfört med andra faktorer, exempelvis konstruktionsarbeten i havet, sprängningar, kommersiella sjöfarten, havsbaserade vindkraftverk m.m. innan miljö kvalitetsnormer, hastighetsbegränsningar eller förbud i känsliga områden införs.

Det är dessutom viktigt att beakta att fritidsbåtar inte är en homogen grupp av båtar. Det är stor skillnad på vilket undervattensbuller som en segelbåt, motorbåt, vattenskoter eller roddbåt avger. Eftersom denna kunskap saknas idag ställer sig Svenska Båtunionen kritiska till beredningens förslag (avsnitt 19.7.1, s. 1022) om att Havs- och vattenmyndigheten får i uppdrag att fastställa minst en miljö kvalitetsnorm för kontinuerligt undervattensbuller senast 2023.

Avslutande kommentar

Svenska Båtunionen är en paraplyorganisation som representerar drygt 900 båtklubbar och 180 000 enskilda båtklubbsmedlemmar. Organisationen har en lång erfarenhet av båtlivsfrågor och verkar både för en bättre miljö och en utökad möjlighet till ett vattenburet friluftsliv. Vi arbetar aktivt för att minska påverkan från fritidsbåtar i våra vatten och natur. Friluftsutövandet, i båten eller med kanoten genom en båtklubb, är en kärna i den svenska samhällskulturen som vi värnar om.

Beredningens förslag för ett hållbart båtliv är i många stycken bra och kan lägga grunden för en framtid där ett ökat båtliv och en god havsmiljö går hand i hand. Men för att nå hela vägen behöver de åtgärder som vidtas vila på rätt grund. I dagsläget finns det fortfarande många frågetecken om fritidsbåtars påverkan på känsliga områden och behovet av forskning och teknikutveckling är stort.

Ett friskt hav är en förutsättning för ett myllrande båtliv och ett vattenburet friluftsliv. Båtägare och friluftssälskande människor behöver således ges rätt förutsättningar för att kunna ta rätt beslut, oavsett om det handlar om val av båt, båtottenfärg, i vilken hamn man vill ankra i eller i vilken hastighet man färdas i.

Svenska Båtunionen välkomnar en fortsatt dialog för att tillsammans och fortsättningsvis bidra till en god havsmiljö och ett aktivt vattenburet friluftsliv.

Svenska Båtunionen,

Stockholm
2021-05-21

Christer Eriksson
Ordförande

Carl Rönnow,
Sakkunnig