

## **Båtriksdagen 2024**

### **Proposition P2024-002 från Unionsstyrelsen avseende båtpolitiskt program för Svenska Båtunionen**

Sverige är ett unikt land för båtliv. Med vår långa kust, stora skärgårdsområden och många sjöar och kanaler är möjligheterna enorma. Det svenska båtlivet vilar på en lång tradition och är genom allemansrätten och strandskyddet tillgängligt för alla som vill och har intresset. Det finns närmare en miljon fritidsbåtar i Sverige. Enligt Båtlivsundersökningen 2020 hade totalt 30 procent av svenskarna i åldern 20-74 år vistats i fritidsbåt under de senaste tolv månaderna. Det innebär att båtlivet är en av landets största folkrörelser.

Svenska Båtunionen representerar i nuläget över 180 000 enskilda båtklubsmedlemmar. Det gör oss till en av världens största båtorganisationer. Det gör oss också till den naturliga samtalspartnern gentemot myndigheter och organisationer i frågor som rör det svenska båtlivet.

Ännu starkare kraft för påverkan blir vi i samarbete med de övriga båtorganisationerna. Tillsammans med Svenska Seglarförbundet, Svenska Kryssarklubben, Svenska Gästhamnar och Sweboat drivet vi nätverksarbete gentemot politik och myndigheter under namnet Båtliv Sverige.

Vid Båtriksdagen 2023 beslutades att Unionsstyrelsen har i uppdrag att ta fram ett båtpolitiskt program för Svenska Båtunionen för diskussion på Unionsrådet. Det behandlade programmet ska läggas som proposition till Båtriksdagen. Programmet ska i enlighet med beslutet revideras minst vartannat år.

Under 2023 har en arbetsgrupp utsedd av styrelserna inom samarbetet Båtliv Sverige arbetat fram ett utkast till gemensamt båtpolitiskt program. Arbetsgruppen presenterade förslaget för respektive styrelse under hösten.

Med det gemensamma båtpolitiska programmet som grund kommer unionsstyrelsen att arbeta vidare för att vid unionsrådet 2024 presentera ett utkast till SBU:s egna båtpolitiska program. Tanken är att det ska omfatta Båtliv Sveriges program, men även inkludera de specifika frågor som vår organisation anser viktiga att driva gentemot riksdag, regering och myndigheter.

**Båtliv Sverige** Föreslaget som lämnades var (kopia på utkast 2023-10-09):

## **Arbetsgruppens utkast till båtpolitiskt program för Båtliv Sverige**

### **Bakgrund**

I oktober 2022 samlades styrelsemedlemmar från de svenska båtlivsorganisationerna, Svenska Seglarförbundet (SSF), Svenska Kryssarklubben (S XK), Sweboat, Riksföreningen Gästhamnar Sverige (RGS) och Svenska Båtunionen (SBU) ombord på Viking Cinderella. Vid mötet beslöts att inleda ett samarbete mellan organisationerna under namnet Båtliv Sverige.

En arbetsgrupp tillsattes på mötet med uppdraget att utarbeta ett förslag till ett gemensamt båtpolitiskt program. Arbetsgruppen bestod av Olof Granander (SSF), Fredrik Norén (S XK), Mats Eriksson (Sweboat), Klas Hjærtstam och Erik Martinsson (RGS) samt Peter Karlsson (SBU).

Tillsammans har arbetsgruppen identifierat viktiga frågor, beskrivit problemen och angivit vilka vi anser vara lösningens ägare. Nedan presenteras förslagen utan någon inbördes rangordning. Vi överlämnar nu utkastet till våra respektive styrelser för att gemensamt diskutera och prioritera det båtpolitiska arbetet inför 2024.

Stockholm 2023-10-09, Olof Granander, Fredrik Norén, Mats Eriksson, Erik Martinsson och Peter Karlsson

### **Rättvis moms för gästhamnar 12 % – precis som på campingar**

Det råder en osund konkurrenssituation inom turismnäringen i Sverige.

Boendeanläggningar såsom hotell, stugbyar, ställplats för husbil och campingar har alla en moms på 12% medan boendeanläggningen gästhamn har det dubbla, 25%.

Kraven från gästerna på servicenivå och i gästhamnar ökar och för att tillgodose dessa krav behövs investeringar i gästhamnsanläggningar och dess personal för att ha möjlighet att utveckla hållbara destinationer. Med en rättvis moms på 12% där även gästhamnen ses som en boendeanläggning ges gästhamnen förutsättningar att på lika villkor utveckla och driva sin verksamhet.

Den sänkta momsens ska leda till att fler sätts i arbete, servicenivån höjs, konkurrensen inom besöksnäringen blir jämställd, fler väljer att semestra i Sverige och våra gästhamnar utvecklas till hållbara maritima destinationer.

**-Regeringen måste fatta beslut om en momssänkning för gästhamnsplatser.**

### **En mer omfattande skrotningspremie även för båtmotorer**

Båtbranschen är villig att ta ansvar om ett producentansvar skulle börja diskuteras på allvar. Vi ligger redan långt framme, men vårt system Båttretur behöver fortsatt en skrotningspremie som morot till båtägaren. En premie för att aktivt fasa ut de gamla tvåtaktsmotorerna är också nödvändig för att skapa den beteendeförändring som behövs.

**-Regeringen måste ge myndigheterna möjligheter att finansiera förutsägbara skrotningspremier för båtar och gamla tvåtaktsmotorer långsiktigt och inte som nu, när det finns pengar över vid årets slut.**

### **Ge tullen utökade resurser i kampen mot båtmotorstölder**

Regeringen har gett utökade befogenheter till bland annat Tullverket, i syfte att kunna stoppa stöldgods av båtmotorer och andra stulna varor som är på väg ut ur landet.

Bra – men det räcker inte. Båtmotorstöder är ett enormt problem och Sveriges dystra siffror står ut i jämförelse med våra nordiska grannländer. Motorer för en kvarts miljard lämnar landet varje år.

**–Regeringen måste ge Tullen utökade resurser samt ett tydligt uppdrag för att minska utförseln av stulet gods.**

### **Högre miljökrav på nya motorer**

Båtmotorer har en lång livslängd och det finns en stor andrahandsmarknad. Men när det väl är dags att köpa nytt måste tillverkarna förse båtägarna med mer miljövänlig teknik. Exempelvis saknar även de nyaste utombordsmotorerna och vissa inombordsmotorer både avgasrening och katalysator, något som varit självklart inom bilindustrin i årtionden. Avgaskraven för nya båtmotorer fastställs på EU-nivå genom motordirektivet. Det är därför hög tid för våra EU-politiker att driva på frågan om hårdare krav på båtmotorer. En ny motor så ska det inte bara vara en bra investering för båtägaren, det ska även vara en bra investering för miljön.

**–Svenska EU-politiker måste driva frågan om högre miljökrav på båtmotorer.**

### **Tillgängligt båtliv.**

Båtlivet lockar många olika intressegrupper. Intresset att för att skaffa båt är fortsatt större än på många år. För den nya båtägaren är det på många platser svårt att få tillgång till båtplats. I många båtklubbar har långa kötider. Med många nya båtägare blir efterfrågan ännu större. Risker att stå utan båtplats eller tvingas betala höga avgifter i konkurrens avskräcker från att skaffa båt. Hur säkerställer vi att båtlivet i Sverige fortsatt blir tillgängligt för alla? Tröskeln för att komma in i båtlivet bör fortsatt vara låg genom att båtklubbar och anläggningar är en naturlig del av friluftspolitiken.

**–Kommunerna måste skapa förutsättningar för att utveckla befintliga eller möjligheter att bygga nya anläggningar för båtlivet.**

### **Säkert båtliv behöver säkra sjökort.**

Sjöfartsverkets nya sjökort har fått förändrade djupvärden som inte överensstämmer med verkligheten i områden utanför farlederna. Detta är en säkerhetsrisk även om de anger att det är grundare än i verkligheten. Det kan tvinga ut nyblivna och oerfarna båtägare på öppna vatten i hårt väder i onödan eller att man riskerar gå på utmärkta grund. Risker finns att också tilliten till sjökorten undermineras om de ändå inte är tillförlitliga.

**–Regeringen måste ge Sjöfartsverket i uppdrag och medel för att producera säkra sjökort även för fritidsbåtlivet.**

### **Båtliv är också idrott och friskvård**

En stor del av båtlivet i Sverige är också en del av idrottssverige. Segling inklusive wind- och kitesurfing, kanot, rodd, motorbåtssport är alla delar av Riksidrottsförbundet. Målen är de samma som RF-sätter. Idrottande ska kunna ske hela livet, idrotten ska vara inkluderande, idrotten ska vara hållbar och idrotten bidrar, liksom övriga båtlivet, till en samhällsnytta genom ett väl fungerande föreningsliv. Utövande av idrott i det fria och på vattnet behöver också anläggningar. Vi ser att enskilda föreningar saknar möjligheter att själva driva dessa frågor på strategisk nivå, samt att den första tröskeln för att över huvud taget komma igång med nya projekt och utveckling av befintliga anläggningar ofta handlar om tillstånd och ekonomiska resurser. Kommunerna ska främja idrott och friluftsliv genom att skapa möjligheter för anläggningar. Precis som andra idrottsanläggningar och friluftsområden måste även båtsporthens behov av anläggningar tas med i kommunernas långtidsplanering.

**–Regeringen måste jobba för att båtsporthen ska få plats i samhällsutvecklingen.**

### **Ett hållbart inkluderande båtliv.**

Hållbarhet är mer än miljöförebyggande åtgärder. Båtlivets organisationer verkar för social-, ekonomisk- och ekologisk hållbarhet. Vi tror att båtlivet tjänar på att ha hållbarhet i ett vidare perspektiv som en central princip både när vi själva är ansvariga för utvecklingen, och när det handlar om kommunala anläggningar som nyttjas. Detta kan handla om exempelvis att försöka påverka hur externa stödformer till anläggningsprojekt (tex kommunala projektbidrag) utformas för att i högre grad premiera hållbara initiativ och byggnader, samt även gynna renoveringar och återanvändning av resurser. Vi tror också att det är viktigt att lyfta fram social och ekonomisk hållbarhet som förutsättningar för att anläggningar ska kunna användas på ett bra sätt, ha en rimlig kostnad för föreningarna, samt kunna ge förutsättningar för ökad inkludering genom inkluderande anläggningar.

**-Regering måste verka för att stödet till båtlivet utformas så att vi bättre kan använda och utveckla de anläggningar vi har idag.**

### **Hållbara bränslen**

Dagens båtmotorer som harmoniserar med direktiven bör användas hela sin livslängd för att sedan bli utbytt till en ny, el/hybridmotor. En båtmotor går i snitt 38 timmar/år och alternativet att skrota alla dessa och tillverka nya tex elmotorer är inte hållbart. De förbränningsmotorer som monteras på och i båtar kommer att brukas in i framtiden.

**-Riksdag och Regering måste stötta forskningen för att på alla vis för att snabbt ta fram hållbara bränslen anpassade för båtmotorer.**

### **Laddinfrastruktur för fritidsbåtshamnar**

Hållbara bränslen och högre avgaskrav på båtmotorer är viktiga, men förbränningsmotorer på båtar kommer på sikt att ersättas av motorer som går på andra drivmedel. Förändringen kommer att gå långsamt vilket samtidigt ger båtlivet chans att hitta hållbara lösningar på problemet med infrastrukturen och tillgången på drivmedel avsett de är ström, gas eller någon annan energikälla. Båtar finns överallt och det är långt ifrån alla som har tillgång till elnätet. Forskning pågår för att kunna utvinna och lagra elenergi lokalt utan tillgång till elnätet vilket är en förutsättning för en fungerande laddinfrastruktur för båtlivet.

**-Regeringen måste stötta utvecklingen av småskalig och lokal produktion och lagring av elenergi**

Unionsstyrelsen föreslår Båtriksdagen:

- Att Båtriksdagen bekräftar att det bifogade förslaget till båtpolitiskt program från Båtliv Sverige ligger i linje med Svenska Båtunionens ändamål och syfte.
- Att Unionsstyrelsen med detta som grund får fortsatt uppdrag att arbeta med det båtpolitiska programmet inför kommande diskussioner på Unionsrådet.