

Arbetsgruppens diskussionsunderlag inför Unionsrådet (UR) den 23-24 november 2024.

Unionsstyrelsen har beslutat att skicka detta dokument vidare till UR.

Det goda båtlivet

Svenska Båtunionens båtpolitiska program

”Tillsammans skapar vi det goda båtlivet”

Så lyder Svenska Båtunionens, SBU:s, vision. Det är en vision som förpliktar och som visar på att Svenska Båtunionen för länge sedan tagit klivet till att vara en båtorganisation som inbegriper hela Sveriges båtliv. För oss är det viktigt att vara ett stöd för de 900 båtklubbar som är våra medlemmar, samtidigt som vi engagerar oss i båtlivets framtidsfrågor.

Detta gör vi genom att:

- Politiskt driva båtlivsfrågor utifrån ett tydligt båtpolitiskt program
- Uppvakta politiker, myndigheter och andra intressenter i frågor som rör båtlivet
- Samarbeta med andra intressenter för att i samförstånd nå bästa möjliga resultat

Detta program vänder sig till SBU:s regionala båtförbund och till alla båtklubbar inom Svenska Båtunionen (SBU).

Vi vill med detta program ge alla inom organisationen stöd inför kontakter med medlemmar, myndigheter och andra intressenter.

Vi vänder oss också till alla enskilda båtägare och hoppas att programmet ger stöd och vägledning i frågor som rör båtlivet.

SBU är, och ska vara, pådrivande och aktivt i arbetet att forma ett framtida långsiktigt och hållbart båtliv.

Vi deltar i debatten och tar fram konkreta förslag som pekar ut vägen mot ett ännu bättre båtliv.

Vi vill tala om hur vi ser på de utmaningar som ligger framför oss, och peka på framgångsrika vägar in i framtiden.

Krav som finns i detta program riktar sig också till myndigheter och beslutsfattare på olika nivåer, men vi är också tydliga med vad vi inom SBU kan bidra med.

De frågor som under de närmaste decennierna kommer att stå i fokus för båtlivet är bland annat:

- Skapa bra förutsättningar för båtliv
- Säkerhet på sjön
- Miljö- och klimatfrågor

Svenskt båtliv är unikt

Sverige har ett fantastiskt båtliv. Det finns cirka 900 000 fritidsbåtar i Sverige och nästan 30 procent av befolkningen vistas varje år i en fritidsbåt. I 16 procent av landets hushåll finns minst en fritidsbåt och 2,7 miljoner övernattningsnätter skedde i samband med båtlivet. (*Båtlivsundersökningen 2020*). Skälet till att Sverige är bland de bästtätaste länderna i världen är vår utsträckta kust, skärgårdarna, de många

sjöarna samt våra älvar och kanaler. Ett oräkneligt antal naturhamnar, allemansrätten och strandskydd skapar unika möjligheter för det vattenburna friluftslivet.

Genom en lång tradition är fritidsbåtlivet i huvudsak organiserat genom demokratiskt uppbyggda föreningar. Merparten av arbetet i båtklubben görs ideellt av medlemmarna. Det har gjort att kostnaden för båtplatser och vinterförvaring kunnat vara rimliga. Många av landets kommuner har historiskt uppskattat detta och kunnat erbjuda uthyrning av mark/ arrenden till rimliga priser.

Båtlivet skapar stora möjligheter för en meningsfull och aktiv fritid. Detta oavsett om båten är en kulturskatt i form av en gammal träbåt, en familjebåt för övernattningar och semester, fiskebåt eller transportbåt.

Båtlivet är också viktig för att ge en särskild prägel åt sjönära samhällen och städer. Vad vore våra kust- och sjöstäder utan fritidsbåtlivet? Båtlivet skapar också stora möjligheter till arbetstillfällen inom turism och service, och ger underlag för handel.

SBU har cirka 180 000 medlemmar som organiseras i 900 båtklubbar och i 24 regionala båtförbund. Det gör oss till en av världens största båtorganisation och till den naturliga samarbetspartnern gentemot politiker, myndigheter och andra organisationer i alla frågor som rör båtlivet.

Mellan 15 000 - 20 000 medlemmar i SBU är valda som ledamöter i en klubbstyrelse eller har annat funktionärsuppdrag. Det är en gigantisk utbildning i demokrati och demokratiska processer som genomförs inom organisationen. Folkrörelsedemokratin har bildat skola för ledarskap såväl inom politik som inom näringsliv.

Många är de barn och ungdomar som genom våra båtklubbar kommer i kontakt med båtlivet. Sjöregler, seglingskunskaper, kamratskap och ett miljöinriktat synsätt till naturen är självklara inslag i aktiviteter för unga.

Båtlivet är i ständig förändring. Samtidigt som intresset för att vistas vid och på sjön är mycket stort så kommer båtlivet i framtiden inte se ut som gjorde för bara några årtionden sedan. Nya generationer har så otroligt mycket annat som också lockar. Det blir allt mindre vanligt att familjer tillbringar hela semestrar, och all sin fritid, kring sina båtar. Intresset för mindre båtar och kortare utflykter ökar. Många klubbar kan samtidigt notera att köerna till båtplatser blir allt kortare och många klubbar har till och med lediga platser.

Vi ser nya former för ägande och nyttjande. Dela båt med andra blir vanligare. Intresset för att hyra båt ökar. Företag som erbjuder andelsägande börjar att etablera verksamhet i allt större skala. Varv/ marinor som tar hand om den egna båten har många kunder.

En konsekvens av utvecklingen är att färre verkar tillgodogöra sig nautisk kompetens. I vardagen på sjön syns ibland tydligt brister i kunskaper om väjningsregler och gott sjömanskap.

Vi ser ett antal utmaningar som båtlivet kan komma att ställas inför framöver. Det gäller exempel:

- Tillgång till mark för bryggor och uppställningsplatser. Gäller särskilt i städer
- Hårda miljökrav från till exempel kommuner kan bli mycket kostsamma
- Stölder och stöldskydd kan leda till stora kostnader för båtägare, klubbar och varvsföreningar
- Skattemyndigheten kan kräva omdefiniering av båtklubbar, från allmännyttiga ideella föreningar till ideella föreningar. Om det sker blir klubbarna skatte- och momsredovisningspliktiga

- Nya drivmedel, till exempel el och andra fossilfria bränslen, ställer nya krav på infrastruktur
- Köerna till båtplats blir kortare och antalet lediga båtplatser blir fler
- Alltför många saknar nautisk kompetens
- Båtagare efterfrågar mer service i klubbarna, och är allt mindre benägna att bidra med egna arbetsinsatser
- Samma krav på kompetens bör gälla för alla fritidsbåtar/ vattenskoter/ vattenfarkoster oavsett på vilket sätt framdrivningen sker

Dessa utmaningar vill SBU ta sig an. I detta program pekar vi på ett antal förslag som kan bidra till ett fortsatt aktivt båtliv för många människor.

Bra förutsättningar för båtliv

Kommuner, markägare, gästhamnar och fritidsbåtshamnar har, på olika sätt, ansvar för att skapa en fungerande infrastruktur som gör det möjligt att njuta av våra vatten och kuster.

Tillgång till mark för att anlägga bryggor, förråd och liknande är nödvändigt för båtlivet. På motsvarande sätt som idrottsföreningar och andra ideella organisationer får tillgång till mark/ byggnader för sin verksamhet bör motsvarande även gälla för ideella båtklubbar. I de fall som kommunen arrenderar ut mark till båtklubbar bör långa och förutsägbara villkor eftersträvas. Detta ställer krav på kommunerna och andra myndigheter att ta hänsyn till båtlivet i sin planering.

Infrastruktur som elförsörjning, vatten och avlopp är också av central betydelse för hamnar och båtklubbar. Vi kan förutse en ökad efterfrågan på möjlighet att ladda el-båtar och el-bilar framöver vilken ställer krav på elförsörjningen.

Tillgång till sjösättningsramper för trailerbåtar är en förutsättning för att många mindre båtar ska kunna torr- och sjösättas.

De inspektioner som kommuner och andra myndigheter gör måste vara förutsägbara och likartade i alla kommuner. Motsvarande regler bör gälla för alla båtklubbar som finns i samma vatten, oavsett i vilken kommun de ligger.

Enligt senaste Båtlivundersökningen (2020) är 70 procent av båtarna försäkrade, oftast genom en båtförsäkring, medan 26 procent är oförsäkrade. Ansvarsdelen i en båtförsäkring (som i dag inte är obligatorisk) täcker tredje parts båt- och personskador. Om den som orsakar olyckan inte har en ansvarsförsäkring så måste den som skadats ställa krav på olycksförövaren. Det kan innebära att den som drabbats själv får stå för självrisk, reparation av skadan på båten samt eventuell personskada.

Om en obligatorisk ansvarsförsäkring införs för alla fritidsbåtar skulle det betyda att tredje man får en betydligt ökad trygghet vid sak- och personskador. En väl fungerande ansvarsförsäkring bör kombineras med märkning av båtar/ farkoster, samt någon form av registrering. Det skulle göra det möjligt att snabbt identifiera den båt/ person som orsakat en skada, samt de som skadats.

Under 2024 har stölder av båtmotorer ökat med över 60 procent, till stora delar har det skett i Stockholmsområdet där stölder av båtmotorer ökat över 200 procent. Enligt Larmtjänst förklaras utvecklingen med att internationella brottsnätverk opererar i de mest utsatta regionerna i landet.

Det obligatoriska båtregistret lades ned 1993. Flera intressenter, till exempel Polis och försäkringsbolag, önskar nu att ett båtregister införs och menar att det avsevärt skulle underlätta för polis, kustbevakning, sjöräddning med flera att snabbt kunna identifiera en båt vid haveri, brott, olyckshändelse eller om båten hittas övergiven.

Märkning av båtar och motorer skulle också underlätta identifiering av stulna båtar och båtdelar, och därmed göra det mindre attraktivt att stjäla båtar. Brottsförebyggande arbete är viktigt. Stölden av båtar och motorer omfattar mångmiljonbelopp varje år. Det är viktigt att polis och tull garanteras resurser och verktyg att hantera sådana brott effektivt.

Märkning av fritidsbåtar och andra typer av vattenfarkoster skulle underlätta att hitta ägaren vid förlust. Detta kan vara viktigt om båten hittas drivande och det misstänks en olycka, eller om båten blivit anmäld stulen.

För att ett märksystem ska fungera fullt ut bör den omfatta fritidsbåtar/ vattenfarkoster, oavsett storlek och motorstyrka. Med obligatorisk ansvarsförsäkring kommer uppgifterna om båten och dess ägare automatisk att finnas registrerade hos försäkringsbolagen.

Svenska Båtunionen har ett stort ansvar för att utbilda funktionärer i båtclubbarna i frågor som säkerhet, miljö, ekonomi, juridik och demokrati. Eftersom funktionärer i klubbar och förbund byts med viss frekvens måste dessa utbildningar ständigt återkomma och förnyas. Det är viktigt att funktionärer i klubbar och förbund hålls informerade om nyheter och regeländringar på olika områden. Detta gäller inte minst inför kommunikation med myndigheter.

Fråga till Unionsrådet: Är det rätt att SBU ska arbeta med följande frågor:

- *SBU har ett utbildningsprogram för funktionärer i frågor som till exempel säkerhet, miljö, ekonomi, juridik och demokrati*
- *uppmåna båtclubbar att ansluta sig till båtsamverkan*

Fråga till Unionsrådet: Är det rätt att rikta följande krav till olika intressenter:

- *kommuner och andra myndigheter medverkar till att modernisera infrastrukturen för båtclubbar/-hamnar för el, vatten och avlopp*
- *kommunerna tar med båtclubbars/fritidsbåtshamnars behov och förutsättningar i den långsiktiga kommunala planeringen*
- *bättre tillgång till sjösättningsramper för att skapa möjlighet för fler att uppleva naturen från vattnet*
- *ge tullen större möjligheter att ingripa vid utförelse av misstänkt stöldgods*
- *uppmåna båtclubbar och båtägare att märka motorer och båtar på ett sådant sätt att de kan identifieras av Polisen och Tullen*
- *en obligatorisk ansvarsförsäkring införs för alla båtar för ökad trygghet*
- *obligatorisk märkning av båtar införs*

Säkert båtliv

Det är viktigt att kunna färdas säkert och tryggt på sjön.

Var tredje av de ca 20 personer som omkommer inom båtlivet varje år gör det i hamnar eller vid förtöjda båtar. Flertalet av övriga som omkommer i båtlivet gör det med småbåtar, (kanoter, roddbåtar och små öppna båtar) på insjöar och i lugna vatten. Små båtar, med motorstyrka under 10 hk, utgör ca 44 procent av totala antalet båtar.

Flytväst är den absolut bästa personliga säkerhetsutrustningen och det ska alltid finnas flytvästar ombord i samma antal som det finns personer. Användande av flytvästar ökar, vilket är glädjande. Flytvästar bör alltid finnas nära tillhands och vara lätta att komma åt och alla ombord bör vara väl informerade var de förvaras om de av någon anledning inte bärs.

Det är både roligare och säkrare på sjön om man kan, och följer, sjöreglerna. Det kan ha en positiv inverkan för att minska olyckor och skador på personer och båtar, väjningsregler, gott sjömanskap samt ge ett tryggare och säkrare båtliv för alla.

Det är värdefullt att många båtklubbar ställer krav på nautisk kompetens, ofta förarintyg, för att få ha båt vid bryggan. Något lagstadgat krav på förarintyg/ båtkörkort för mindre fritidsbåtar finns inte – annat än för vattenskoter där särskild lagstiftning gäller.

SBU anser att samma krav bör gälla för alla fritidsbåtar/ vattenskoter/ vattenfarkoster oavsett på vilket sätt framdrivningen sker. Kunskap om sjömanskap, säkerhet, regler och miljöpåverkan kan inte vara beroende av framdrivningssystem.

Krav på nautisk kompetens för att få framföra fritidsbåt kan grunda sig på olika faktorer såsom förarens ålder, båtens storlek, och den fart som båten gör/ kan göra i vattnet. Det finns ett starkt stöd hos båtfolk att införa någon form av krav på kompetens.

SBU anser att det ska ställas krav på förarintyg/ båtkörkort, och en åldersgräns på 15 år, för att köra en båt som är längre än 10 meter och kan gå fortare än 15 knop. Nämnden för Båtlivsutbildning, NFB, är den instans som bör utfärda sådana intyg även i fortsättningen.

Alkohol och framförandet av båt har lika liten samhörighet som alkohol och bilkörning. Det finns inte något utbredd stöd för att ändra nuvarande alkoholregler, enligt Båtlivsundersökningen.

Sjösäkerhetskommittén inom SBU har utarbetat checklistor för ”Egen säkerhetskontroll av fritidsbåt” för åtta olika generella båttyper. SBU arbetar också med att uppdatera checklistor för ”egenkontroll av båtklubb”, där fokus ligger på varv, hamn, byggnader och maskiner som klubben rör över. Med checklistorna, som finns tillgängliga på SBU:s hemsida, kan båtägare och klubbfunktionärer förbättra säkerheten både för sin egen båt och på klubben.

Radiokommunikation via VHF finns fortfarande i många båtar, särskilt vid färder utanför skärgårdar där mobilen har dålig täckning. VHF kräver dessutom en licens och utbildning för innehav och användande, vilket sällan fler än en person ombord har.

Det enklaste och vanligaste sättet att larma vid en nödsituation är i dag mobiltelefonen. Mobiltelefonen har blivit ovärderlig för att larma från fritidsbåtar och kommunicera med räddningsorganisationer vid olyckor och nödsituationer.

Hitintills har kommunikation med mobiltelefoner skett via 2G-, 3G- och 4G-näten med relativ god täckning runt kusten, i skärgårdar samt på insjöar och innanhav. Det är av central betydelse att det blir minst samma täckning med nya 5G- och 6G-system. När den egna operatören inte har täckning skulle annan operatör kunna kopplas in automatiskt för att underlätta kommunikationen utanför kusterna, på motsvarande sätt som sker med SOS-alarmering.

Det är viktigt att båtägaren ansvarar för att mobiltelefon är vattentät eller läggs i ett vattentätt fodral. Den bör även ha inbyggd GPS och SOS-Alarm/ 112-appen installerad, samt ha viktiga telefonnummer förprogrammerade.

Båtägare ska ha tillgång till detaljerade sjökort för alla svenska farvatten, samt att farleder är utmärkta med prickar och fyrar. Sjökortet ska innehålla all den tillgängliga information som krävs för att framföra fritidsbåtar på ett säkert sätt även på grunda vatten. För att fritidsbåtägare ska kunna få

relevant information även över områden där Sjöfartsverkets data inte är tillräcklig är det viktigt att det finns ett väl fungerande samarbete mellan Sjöfartsverket och externa intressenter.

Utmärkning av farleder med till exempel prickar, bojar, radiofyror och fyror kan förändras vid olika tider. Det är av yttersta vikt att företrädare för fritidsbåtlivets organisationer har en möjlighet till inflytande innan sådana förändringar görs. Borttagning av utprickning eller nedsläckning av fyror kan leda till allvarliga säkerhetsproblem för fritidsbåtar. Motsvarande gäller för driften av referensstationer för GPS, satellitnavigering.

Sjöräddningen i Sverige, som bygger på frivilligt och ideellt arbete, är mycket betydelsefull med tanke på landets geografi, och har en mycket väl samordnad och fungerande organisation.

Brandskydd och brandsäkerhet är viktigt på fritidsbåtar där det finns en begränsad yta att röra sig på, samt att många fritidsbåtar kan ha både gasol och stora volymer av bensin, diesel eller batterier ombord, som alla är brandfarliga.

Båtklubbar uppmanas i ordningsföreskrifter eller likande att ställa krav på sina medlemmar att ha brandsläckare och gas-/ brandvarnare ombord.

Allt fler båtar utrustas med litiumbatterier. Vid brand i sådana batterier kan det krävas särskild utrustning då bränderna kan vara svårsläckta. SBU ska noga följa utvecklingen så att säkerheten kan upprätthållas i båtar och vid båtklubbar då sådana batterier används.

Fråga till Unionsrådet: Är det rätt att SBU ska arbeta med följande frågor:

- *fortsätta att prioritera säkerhetsfrågorna högt*
- *alla rekommenderas använda flytväst ombord under körning, vid land- eller ombordstigning samt vid yttre arbeten som görs på båten när den ligger förtöjd*
- *fler skaffar sig grundläggande kunskaper i sjösäkerhet*
- *en grundläggande kurs som omfattar båt- och personlig säkerhet på sjön samt miljön i marina områden införs, innan steget till ett fullvärdigt förarintyg*
- *båtklubbar medverkar till att båtägare/båtförare får del av relevant utbildning*
- *på bred front informera om fördelarna med att använda listorna för "Egen säkerhetskontroll" för ett säkert och tryggt båtliv för alla ombord*
- *uppdatera checklistorna för "Egenkontroll av båtklubb" och göra verktyget digitalt*
- *följa utvecklingen för att upprätthålla god säkerhet vid användning av litiumbatterier*
- *att alla fritidsbåtar ska vara utrustade med bra brandskydd och ha en hög brandsäkerhet*
- *erbjuder alla båtägare utbildning i sjömanskap, miljöfrågor, säkerhet och navigation.*

Fråga till Unionsrådet: Är det rätt att rikta följande krav till olika intressenter:

- *det införs krav på förarintyg/ båtkörkort för båtar längre än 10 meter som går fortare än 15 knop, samt ålderskrav på 15 år för sådana båtar. Sådana intyg ska utföras av NFB, Nämnden för Båtlivsutbildning.*
- *det ska finnas full mobilnättäckning i landet, runt kusten, i skärgårdar, på insjöar och innanhav även när nya generationers mobilnätverk lanseras*

- *det ska finnas detaljerade sjökort för alla farvatten i landet och kuster så alla i båtlivet kan framföra sina fritidsbåtar på ett säkert sätt.*
- *borttagning av utprickning och nedsläckning av fyrar får inte leda till försämrade säkerhet för fritidsbåtar*

Hållbart båtliv

Att uppleva natur, öar och hav är en stark drivkraft för många när de tar sig ut på sjöar och hav. Båtfolk vill värna miljön. Det är naturen själv som sätter de yttersta gränserna för hur mycket påverkan från mänskliga aktiviteter som den klarar av.

Allemansrätten, som bland annat gör att det är möjligt att lägga till med sin båt i en naturhamn, är en unik svensk rätt som måste bevaras och respekteras.

Det ska vara lätt att göra rätt. De nödvändiga regler och restriktioner som måste finnas ska vara begripliga och enkla att följa för de som vistas på sjön och hanterar fritidsbåtar.

De miljökrav som kommuner och myndigheter ställer ska vara grundade på vetenskap och beprövad erfarenhet. Reglerna ska vara likartade i alla delar av landet om förutsättningarna är desamma.

SBU:s miljöarbete har varit framgångsrikt och möts av respekt hos myndigheter, beslutsfattare och andra intressenter. Denna position i miljöarbetet ska befastas och utvecklas.

Webbplatsen Batmiljo.se har rönt mycket stort intresse och även myndigheter hänvisar till den för informationshämtning.

Effekter av övergödning och nedsmutsning ser vi i form av till exempel algblooming. De som vill bada eller vara ute på sjön kan bli avskräckta om de möts av grön giftig algsörja i vattnet. Övergödningen av haven måste stoppas.

Överfiske har allvarligt rubbat balansen i fiskbestånden. Vi ser effekterna på till exempel strömmings- och torskbestånden. Vi förordar ett stopp för allt industriellt fiske i hela Östersjön. Gifter har påverkat fåglar, fiskar och andra djur. Städernas, industriernas och jordbrukets påverkan på haven måste minskas. Båtlivet ska givetvis också bidra till en bättre miljö utan gifter och utan att medverka till nedskräpning eller övergödning av vattnen.

Nya invasiva arter av växter och djur kommer in i våra kustområden och insjöar. Vi får ständigt nya larmrapporter om till exempel japanska ostron, sjögull och svartmunnad smörbult. Vi har alla ett gemensamt ansvar att motarbeta invasiva arterna och samtidigt främja de inhemska.

FN har satt upp internationella mål för den globala miljön. EU, nationer och regionala samverkansgrupper - till exempel Helcom (Helsingforskommissionen) - följer upp med nya forskningsresultat och nya miljömål. Tillsammans med forskningen ska beslutsfattare ta fram regler och planer för att stoppa fortsatta miljöförstöringar, stoppa klimatförändringar, och fortsätta arbetet med att återskapa en miljö som är hållbar långt in i framtiden.

Miljöbalken ställer stora krav på verksamhetsutövare (till exempel båtklubbar) att ta ansvar för verksamheter som kan påverka miljön negativt. Kommunernas miljöinspektörer övervakar att reglerna följs. Båtklubbar, båtägare och kommunerna kan tillsammans hitta lämpliga lösningar för att åtgärda problem på ett sätt som värnar miljön och som samtidigt passar båtklubbarnas villkor – till exempel ekonomi och intern demokrati.

Ett exempel på framgångsrik dialog och samarbete, mellan båtklubbar och myndigheter, är den mycket omfattande sanering som skett av båtbottnar som varit målade med giftig TBT-färg (tributyltenn). Sverige är sannolikt det land som kommit längst i arbetet med att avlägsna giftig TBT-färg från båtbottnar. Denna miljöinsats har varit mycket framgångsrikt, och den innebär att klubbarnas

uppställningsplatser framöver inte tillförs mer färgspill och färgavskrap som kan innehålla till exempel TBT.

Färger och andra kemikalier som tidigare varit tillåtna är nu förbjudna. Myndigheterna måste kunna ge tydliga besked till båtägare om vad som är tillåtet att använda. Detta särskilt med de nya regler för godkännande av färger som är på väg att införas (när detta skrivs 2024). Reglerna måste vara förutsägbara och långsiktiga.

Arbetet med havstulpanvarningen skapar möjligheter för båtägare att tvätta sin båtbottnen i rätt tid, och de behöver därför ingen biocidfärg på botten.

Så kallade LOVA-bidrag från staten har varit av stor betydelse i arbetet med att sanera båtbottnar från giftiga bottenfärger, och tidigare för att investera i toatömningsanläggningar. Det finns tidvis också en statlig premie vid skrotning av båtar/ motorer.

Gifter av olika slag kan finnas kvar i marken, både från båtklubbens verksamhet och från tidigare verksamheter som varit på platsen. Om, och i så fall hur, dessa föroreningar ska hanteras kan bli en grannliga uppgift för markägare, båtklubbar och kommuner. Det är viktigt att kommunerna är tydliga i sina avsikter om de kräver att båtklubbar eller varv ska ta prover i marken. En eventuell sanering av ett uppställningsområde kan bli så kostsam att klubben inte har möjlighet att genomföra den på egen bekostnad.

Moderna glasfiber-/plastbåtar håller mycket länge. Båtar tillverkade på 1970-talet kan förefalla omoderna men kan vara lika sjösäkra nu som när de tillverkades. Vi kan förutse att många äldre båtar inte längre kommer att användas framöver. För att återanvända/ återvinna dessa båtar på ett miljömässigt sätt kan det krävas ekonomiska incitament. Alternativet kan bli att båtar lämnas till sitt öde på land eller i vattnet, och det är inte bra för miljön.

Någon form av pantsystem/ skrotpremie för nya båtar och båtmotorer som säljs bör byggas upp för att stimulera till miljövänligt omhändertagande när båtar/motorer tjänat ut. Motsvarande styrning bör även övervägas för äldre båtar och motorer. Sådana lösningar måste vara långsiktiga och förutsebara.

Båtars miljöpåverkan bör ses i ett helhetsperspektiv där båtens hela livslängd, inklusive produktion, användning och återvinning räknas in.

Klimatförändringar innebär att förutsättning för olika typer av liv förändras. Båtägare vill, och kan, ta ansvar och välja de drivmedel som är mest fördelaktiga. Tillgången till HVO (hydrerad vegetabilisk olja – en diesel som är producerad biologiskt) och alkylatbensin som alternativ till fossila diesel och bensin är fortfarande begränsad, särskilt i sjömackar. Eldrift som alternativ till förbränningsmotor blir vanligare, men fortfarande är infrastruktur för laddning inte tillräckligt utbyggd. Sjömackar som har fler tankar bör prioritera HVO och alkylatbensin framför fossila bränslen. Om stimulanser ges till hushåll och bilister för att främja omställning till fossilfritt samhälle bör sådana åtgärder även komma båtlivet till del.

Med toatömningsförbudet (år 2015) och implementeringen av EU:s mottagningsdirektiv (år 2023) finns förutsättningar att fortsatt minska utsläpp från fritidsbåtar som bidrar till övergödning. Fortfarande kan det dock vara svårt att tömma avloppstank när båtägaren vistas längre bort från hemmahamnen. Kommuner och andra intressenter bör ta ett större ansvar att anlägga sådana tömningsstationer.

Buller under vatten kan störa fiskar och däggdjur. Signaler från ekolod likaså. Båtlivet måste bidra till att minska dessa typer av miljöpåverkan, till exempel genom att enkelt stänga av ekolod vid färd på öppet vatten om den möjligheten finns. Det är viktigt att främja forskning som ger vägledning om hur buller och ekolod påverkar djurlivet.

I dagens sjökort saknas vanligtvis information om nationalparker, naturvårdsområden eller andra särskilt skyddsvärda områden. Det kan till exempel handla om känsliga grunda vikar där fiskar leker. Sådan information bör göras tillgänglig i sjökort så att båtägare vet var de bör undvika att lägga ankare eller förtöja.

Fråga till Unionsrådet: Är det rätt att SBU ska arbeta med följande frågor:

- *fortsätta prioritera miljö- och klimatfrågorna inom båtlivet*
- *slå vakt om allemansrätten och sprida kunskap om allemansrättens betydelse*
- *fortsätta arbetet för att stoppa övergödning av havet*
- *stoppa all användning av otillåtna båtbottnfärger*
- *fortsätta driva på arbetet att sanera båtbottnar från giftig eller otillåten färg*
- *fortsätta arbetet kring havstulpanvarningen som riktar sig till båtägare*
- *erbjuda båtförbund och klubbar stöd, information och utbildning i olika miljöfrågor*
- *fortsätta arbetet med, och utveckla, webbplatsen Båtmiljö.se*

Fråga till Unionsrådet: Är det rätt att rikta följande krav till olika intressenter:

- *motverka överfiske som kan rubba balansen mellan olika arter i haven*
- *förbud mot industriellt fiske i hela Östersjön*
- *etablera fler toatömningsstationer på platser där fritidsbåtar uppehåller sig*
- *båtklubbar och kommuner kan i samförstånd effektivt lösa eventuella miljöproblem*
- *utveckla stimulanser till båtklubbar av typen LOVA-bidrag för att stimulera miljöarbetet*
- *fortsätta driva frågan om skärpta miljökrav på båtmotorer*
- *påverka tillverkare/ försäljare av fritidsbåtar att erbjuda möjlighet att stänga av ekolod när det inte behövs*
- *båtköpare ska kunna få miljöinformation om hela båtens livscykel – tillverkning, användning och avveckling - vid köp av ny båt*
- *det ska finnas förutsägbara och långsiktiga regler för de färger och kemikalier som finns på marknaden*
- *införa pant/ skrotpremier för nya och gamla båtar och båtmotorer*
- *alternativa (fossilfria) bränslen/ drivmedel ska finnas vid sjömackar*
- *de skrotningspremier som Hav- och Vattenmyndigheten tidvis erbjuder måste permanentas och vara förutsägbara*

- *utbyggnad av infrastruktur för alternativa fossilfria drivmedel, som eldrift och HVO, stimuleras*
- *adekvat miljöinformation läggs in i sjökort*