

SBU kräver stopp för utförseln av motorer

Det måste bli ett stopp för utförseln av stulna båtmotorer från Sverige. Det kräver SBU:s ordförande, Christer Eriksson. Text & foto: Lars-Åke Redéen Foto: Thomas Andersson, Polisen Lysekil



DET STJÅLS CIRKA 2 000 utombordsmotorer från svenska båtar varje år.

De flesta exporteras snabbt ut ur landet utan att myndigheterna ingriper. Eftersom det inte är förbjudet att föra ut stöldgods ur Sverige (!) gör inte myndigheterna något, trots att de förstår vad som händer.

– Kostnaden på 200–300 Mkr per år får båtägarna stå för via försäkringspremierna. Sverige har blivit ett smörgåsbord för utländska stöldligor och båtägarna står för en stor del av notan, säger Christer Eriksson.

UNDER DE TRE första månaderna 2019 stals 441 båtmotorer i Sverige jämfört med 368 förra året. Under hela 2018 stals 2 450 båtmotorer i hela landet, enligt polisens statistik. Med ett genomsnittligt inköpsvärde på närmare 100 000 kr handlar det om stora belopp.

– För den enskilda båtägaren innebär detta problem och betydande kostnader. Den som drabbas av stölder flera gånger kanske tappar sugen och slutar med båtlivet, säger Christer Eriksson.

De motorer som stjäls är ofta på 70–100 hk. De är lätta att bära för en tjuv och har ett högt marknadsvärde. Men det finns exempel på att tjuvar stjälar motorer på 300 hk eller mer.

STÖLDERNA FÖLJER SAMMA mönster år efter år. Efter en försiktig vår nås en topp i början av augusti för att därefter mattas av. Därefter kommer en ”slutspurt” under hösten när båtarna åter står på land och motorerna är servade inför vintervilan. Allt enligt polisens statistik.

Värst utsatta är skärgårdskommunerna i Stockholm samt Göteborg, men båtägare i hela landet drabbas. De enda som klarar sig lite bättre är båtägarna i Norrland eftersom det är mycket länge att köra till gränsen därifrån.



Tjuvarna lossat och förberett tillgreppna motorn vid denna stöld i Fjällbacka.

Stölderna av båtmotorer följer samma mönster som tillgrepp av traktorer, motorcyklar, handverktyg och annat som är lätt omsättningsbart. Först sker en rekognosering, därefter kommer tjuvarna som även transporterar stöldgodset till ett mellanlager. Sist kommer transportören som tar varorna ut ur landet. Processen sker oftast via hamnarna med anslutning till Polen eller Baltikum.

– **SBU MED** sina 170 000 båtägare som medlemmar har länge hävdat att lagarna måste ändras för att få stopp på båtmotorstölderna. Vi har tillsammans med branschorganisationen Sweboat uppvakttat riksdagens fritidsbåtsnätverk för att belysa hur

viktig den här frågan är, säger Christer Eriksson.

MEN DET BEHOVS fler åtgärder, främst från politikerna.

• Tullen behöver utökade befogenheter och ändrat regleringsbrev för att prioritera kontroll av utförsel av stöldgods. Idag riktas Tullens resurser till cirka 98 procent på inkommande trafik vid gränserna.

• Ändra lagen så att utförsel av stöldgods blir ett smugglingsbrott. Då kan Tullen använda tvångsmedel.

• Att införa utförselkontroll stöds av 99,55 procent av båtägarna, enligt försäkringsbolaget Svedeas båtlivsundersökning 2019.

• En granskning av Riksre-



Christer Eriksson.



visionen (april 2019) visar att tolv myndigheter i flera år har lagt omfattande resurser på att bekämpa organiserad brottslighet. Granskningen visar att regeringens styrning har varit otydlig och utan samordning. En ökad samordning mellan myndigheterna vore bra.

EU:S PRINCIP OM fri rörlighet för varor inom Unionen är viktig att upprätthålla. Men inte till priset av massor av stölder varje år med de kostnader och obehag som detta innebär för medborgarna.

Bäst är att bestämma sig att det inte är OK att föra ut stöldgods.

Fotnot: Artikeln har tidigare publicerats som debattinlägg i Aftonbladet. ☺

Mer makt och verksamhet hos båtförbunden

SVERIGE ÄR ETT land med lång kuststräcka och helt olika förutsättningar beroende på var man bor. Beslut från kommuner och regioner påverkar båtlivet i mycket större omfattning än centrala beslut från regering och myndigheter.

Sjöfyllerilagen och moms på arrende och olika moms-satser för besöksnäringen är exempel på frågor som lever sina egna liv medan till exempel arrendeavtal, förelägganden från miljöinspektörer och kommunala övervaknings- och detaljplaner är långt mer ingripande i båtklubbars verksamhet.

Inom SBU finns medlemsnyttor som är lika värdefulla för alla var båtlivet än bedrivs. Klubb-försäkring, hamnhandbok, egenkontrollprogram, Båtliv, BAS och miljöarbetet är utmärkta exempel på detta. Andra nog så viktiga insatser kan vara mer diffusa för båtägaren. Samtidigt måste SBU som riksorganisation påverka och delta i olika centrala samrådsgrupper för att tillvarata båtlivets intressen även om det är svårt att se omedelbara resultat.

På regional nivå finns många goda exempel på fruktbart samarbete mellan flera förbund med direkt nytta för båtlivet. Roslagen, Gästrikland och Hälsingland har gemensamt med kommuner och Länsstyrelse iordningställt en inre fritidsbåtled från Östhammar i söder till Nordanstigs norra kommungräns strax söder om Sundsvall.

Skåne, Blekinge och Småland driver ett gemensamt sjösäkerhetskontrollprojekt och Vänerförbunden samverkar i många båtlivsfrågor som rör deras gemensamma vatten. I Stockholmsområdet finns åtta båtförbund med närmare 70 000 båtägare i Mälaren, Saltsjön och skärgårdshavet med gemensamma krav på service, borsttvättar, tank- och toatömningsstationer, skärgårdskrokar m m. En kraft på regional nivå som kan växa och påverka.

Nu signaleras att SBU ska bygga upp en egen utbildningsorganisation. Det borde innebära att båtförbunden omgående utses till huvudmän och tillsammans med sina båtklubbar planerar och efter behov genomför sådan verksamhet. SBU tecknar centrala samverkansavtal med till exempel studieförbund, tillhandahåller nödvändiga verktyg och bör även svara för viss central utbildning för till exempel miljö- och BAS-coacher. Ungdomsutbildningen inom SBU, som anses tillhöra vår kärnverksamhet bör också vara en del av förbundens ansvar som huvudmän för all utbildning.

En påtaglig åtgärd för att stimulera förbunden är att del av medlemsavgiften, som normalt hamnar hos SBU istället överförs till respektive förbund. Därmed kan SBU ges ett tydligare uppdrag att i första hand arbeta med för båtlivet tydliga centrala frågor och inte i samma utsträckning som idag vara hela organisationens serviceorgan, en roll som båtförbunden måste ta ett större ansvar för.

Unionsrådet lägger större kraft på förbundens verksamheter och behov av medel medan den nya generalsekreteraren på riksnivå planerar t ex för vilka frågor som ska diskuteras med riksdagens fritidsbåtnätverk, årliga myndighetskontakter och andra rikstäckande aktiviteter och projekt.

Antalet ledamöter i unionsstyrelsen är kanske något färre men mer aktiva i de viktiga kommittéerna, (varav någon med operativt ansvar), vilka har mer fokus på förbundsverksamheten och en av ledamöterna har dessutom givits beteckningen verksamhetsamordnare. Miljö- och BAS-coacherna är förstås lika viktiga som idag.

Ta tag i framtidsfrågorna redan idag, imorgon är det lätt att skjuta på frågorna ytterligare en dag.



Lars Afzelius är båtpolitisk skribent i Båtliv. Han är även krönikör med frihet att framföra sina egna åsikter om svensk båtpolitik.

Maila gärna dina åsikter om båtpolitik: Lars.Afzelius@batliv.se

WINCHMATIC BANDANKARSPEL

Helautomatiska lättplacerade bandankarspel. Winchmatics ankarspelsmodeller finns i tre utföranden: **MX-52, MX-102 och MX-104.**

- För båtar upp till 25 ton
- 60 meter band
- Svensktillverkat



Uppgradera ditt ankarspel med nya funktioner genom NG-styrbox.



Winchmatic Sales AB, Skogsövägen 22, 133 33 Saltsjöbaden
Tel 08-711 12 22, www.winchmatic.se, info@winchmatic.se

Vi hjälper dig med lyftet!

 YSTAD	 TRAVEL-LIFT 85 TON	 LOMMA
 SALTSJÖ PIR	 MOTALA 20 TON	 ÖREBRO
 NYKÖPING	Vänd dig med förtroende till INTERLIFT! Ett starkt val när det gäller lyft- och materialhantering.	 LIDKÖPING

www.interlift.se · Tel. 010 188 22 00