

Stockholms stad svindlar båtklubbar

Avgiftsmodellen för alla båtklubbar i Stockholm stad strider mot kommunallagen. Det säger Förvaltningsrätten i Stockholm i en uppmärksammas dom. Text: Lars Afzelius Foto: Roland Brinkberg

BAKGRUNDEN ÄR STADENS obefintliga underhåll av sina fritidsbåthamnar under många år. En omfattande översyn av alla hamnar, som gjordes 2017, visade på ett stort behov av akuta åtgärder till en kostnad av 187 Mkr, vilket skulle betalas av båtägarna under en tioårsperiod.

2014 fastställde Stockholm stad en ny fritidsbåtpolicy i syfte att skapa långsiktiga lösningar för båtlivet. Staden upplåter de ideella båtklubbarnas hamnområden till klubbarna till självkostnadspris avseende drift, underhåll och investeringar samt talar om en ny debiteringsmodell, som ska gälla från 2018.

Saltsjön-Mälarens Båtförbund (SMBF) och Stockholms Seglarförbund är med på noterna, men när stadens eftersatta underhållet blev känt 2017 och att båtägarna skulle betala in 187 Mkr protesterade SMBF kraftfullt.

En av alla drabbade båtägare, **Olle Nordin**, medlem i Västermalms Båtklubb, försökte sätta sig in i den fastställda debiteringsmodellen. Han upptäckte bland annat att vissa avgifter grundade sig på tioåriga avskrivningar. Olle Nordin omsatte avgifterna i en egen budget och fann att båtägarna fick betala alldeles för höga avgifter än vad man hade behövt göra om avskrivningarna hade omfattat bryggornas normala livslängd.

Olle hann inte överklaga 2018 års avgiftsbeslut, men beslutet för 2019 överklagades i tid. Endast medlemmar i en kommun kan överklaga och det är Förvaltningsrätten som prövar om beslutet har fattats enligt gällande lag eller inte. Denna prövning avsåg om staden tillämplat den kommunala självkostnadsprincipen eller om man också tjänar extra pengar på sin debiteringsmodell.

ÄVEN BERTIL SJÖHOLM, ordförande i SMBF, var missnöjd och hävdade att beslutet om avgifter hade



Modellen för att beräkna avgifter för båtklubbarna i Stockholm strider mot kommunallagen enligt en dom i Förvaltningsrätten. Bilden är från Stockholms Segelsällskap.



Bertil Sjöholm, ordförande i Saltsjön-Mälarens Båtförbund (SMBF).

skett utan samråd med berörda parter och att beslut togs tillsammans med en jävig person och därför skulle upphävas. Han krävde också att en fråga om mervärdesskattedebitering skulle behandlas.

Förvaltningsrätten meddelade sin dom 24 mars i år. I den viktiga frågan om självkostnadsprincipen är domstolen mycket tydlig.

Rätten säger att den införda avgiftsmodellen ostridigt leder till väsentliga avgiftshöjningar för båtklubbarna och strider mot självkostnadsprincipen. En sådan avgiftsmodell innebär att båtägarna i Stockholm får betala avgifter kopplade till kommunens behov av finansiering istället för faktiska kostnader. Modellen ger också kommunen

möjlighet att låna tiotals miljoner kronor räntefritt på båtägarnas bekostnad. Ett beslut grundat på självkostnadsprincipen skulle ge avsevärt lägre avgifter, uppskattningsvis långt under hälften av de beslutade. Domstolen uttrycker också att avgiftsmodellen är en smygbeskattning av fritidsbåtsklubbar i Stockholm.

Domstolen behandlade frågorna om jäv, samråd och mervärdesskatt på mark men lämnar dessa utan åtgärd.

– Skönt att vi slipper smygbeskattning av fritidsbåtsklubbar i Stockholm, säger **Olof Nordin**.

BERTIL SJÖHOLM är glad för att dagens båtägare inte behöver betala kommande generations bryggor och underhåll och att kringliggande kommuner, som har sneglat på Stockholm stads avgiftsmodell, också borde justera sina avgifter. Stockholm stad har överklagat domslutet.

– Tack och lov behöver det inte vara den egna plånboken som avgör, om man ska välja en båtplats i staden, säger Bertil. ☺

Corona och promille i hetluften i vår

CORONA STYR NUMERA våra liv och nästan halva jordens befolkning finns i en slags karantän. Ingen har ännu vågat nämna någon tidpunkt när man kan blåsa faran över.

Globaliseringen har fått sig en knäck och uthålligheten är begränsad. Ett litet exempel är produktionen av ett fordon, som kan bestå av 20 000 komponenter från tusentals underleverantörer i cirka 40 länder med olika leveranssätt. Kan sådan typ av sårbara globaliserade verksamheter fortsätta i samma omfattning utan att man beaktar liknande hot i framtiden? Det talas redan om nya strategier där självförsörjning, beredskapslager och närhet till underleverantörer nämns.

För hela besöksnäringen, som båtlivet är en liten del av, har det blivit en katastrof vars konsekvenser ingen vågar uttala sig om. För oss båtmänniskor i Sverige är alla nordiska gästhamnar stängda och vissa länder tillåter heller inte att någon lämnar landet i egen båt. Men vi har fortfarande tillgång till våra hamnar och vatten och lär inte drabbas av några besvärande begränsningar. Det borde rent av bli lättare att få plats i både natur- och gästhamnar längs kusterna i sommar om ovanstående regler fortfarande gäller. Tänk er bara hur det kan se ut i Strömstad en sommar dag utan besök av alla norska vänner.

REGERINGEN HAR, efter krav från riksdagens civilutskott, låtit utvärdera promillelagen. Förslaget som bearbetas säger att gränsen 0,2 promille ska bibehållas.

Många hävdar att utredningen inte alls visar att de ytterst få olyckor som inträffar har något samband med promillelagens införande. Svenska Båtunionen (SBU) delar uppfattningen att utredningen inte ger några sådana signaler, men har ändå sagt OK till utredarens förslag att behålla nuvarande promillegränsen. Detta upprör förstås en massa båtmänniskor, som hävdar att det finns beslut om att agera för att ändra gränsen uppåt.

Det har säkert sagts och lovats mycket, men senaste Båtriksdagsbeslut i frågan var 2016. Då beslöts enbart att kräva en utvärdering av promillelagen, vilket nu sker. 2015 motionerades även om att helt upphöra att driva frågan om förändring av sjöfyllerilagen.

Vad 170 000 båtmedlemmar har för uppfattning om gränsen 0,2 promille vet ingen. Frågan har aldrig processats ner till båtklubbar och enskilda medlemmar. Av alla inlägg i media att döma finns det ungefär lika många för och emot och dessa har aldrig lyckats övertyga varandra.

Mer märkligt är att för två likvärdiga båtar, den ena 9,5 m och den andra 10,5 m lång, råder helt olika alkoholbestämmelser trots i övrigt exakt samma förutsättningar för att förflytta sig på sjön.

Den mest drastiska åtgärden för att rädda liv på sjön borde vara att förbjuda äldre män att ro ut i en eka utan flytväst och med alkohol i kroppen.

Till sist den båtägare som tankat både diesel och alkohol och gav sig ut för att vittja sina hummertinor. Den fjärde tinan hade fastnat på botten och kunde inte dras upp. Under tiden som skepparen funderade på hur han skulle få upp tinan band han fast linan i båten. Han blev pinknödig och ställde sig i aktern för att utträta sitt behov, föll i vattnet och blev upplockad av en tillskyndande båt och polis tillkallades. Denne man friades sedermera i domstolen eftersom båten vid tillfället var förtöjd.



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

VÅRKAMPANJ
t.o.m. 7/6
2020

UPPGRADERA DIN BÅT TILL VÅREN!


SUZUKI

Way of Life!



DF6-AS/AL

13 990 kr

Ord.pris: 15 300 kr



*DF30-ATS/ATL

49 990 kr

Ord.pris: 54 900 kr

* Köp till analog varvräknare och trimindikator för 2 600 kr (inkl. moms) eller Suzukis nya Multifunktionsinstrument för 4 900 kr (inkl. moms).



*DF50-ATL

67 900 kr

Ord.pris: 76 600 kr

* Köp till Suzukis nya Multifunktionsinstrument för endast 2 900 kr (inkl. moms).



Kampanjen gäller utvalda motorer 2,5-140 hk. Kampanjperiod: t.o.m. 7/6 2020. Ovanstående är prisexempel. Med reservation för slutförsäljning och feltryck.

FÖR DIN TRYGGHET - AUKTORISERADE ÅTERFÖRSÄLJARE - SUZUKIMARIN.SE

100th
ANNIVERSARY