

## Motion till riksdagen 2018/19:1468

av **Ola Johansson (C)**

# Båtcharterföretag och föreningsdriven passagerartrafik

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa rimliga villkor för föreningsdriven passagerartrafik och båtcharterverksamhet i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Att med nuvarande regelverk i Sverige bedriva näringsverksamhet med uthyrning av fritidsbåtar upp till ca 25 meters längd är i praktiken omöjligt. Enligt detta kan sådan verksamhet enbart rikta sig till privatpersoner.

Om en juridisk person vänder sig till ett uthyrningsföretag för att chartra en båt för ett företagsarrangemang, eller en kundaktivitet, betraktas båten av Transportstyrelsen, TRP, som ett handelsfartyg. Då ställs krav på certifikat, utbildning av skeppare på högskola och 2–5 års praktik på ett handelsfartyg. Om samma båt istället chartras av en privatperson för eget bruk, eller om den hyrs ut till ett företag som självt bemannar den, det vill säga hyr utan besättning, ställs inga krav över huvud taget på den som skall framföra båten.

Det är i praktiken ingen skillnad mellan att som privatperson framföra en fritidsbåt, mindre än 25 meter, eller att chartra en båt av samma storlek. Olycksstatistiken talar inte heller för att denna verksamhet skulle kräva reglering på den här nivån och försäkringsbolagen erbjuder redan idag speciella försäkringar anpassade för den här typen av näringsverksamhet. Snarare är det så att en båt som bemannas genom charterföretagets försorg framförs säkrare, med den enklare skepparutbildning, Fartygsbefäl VIII, som erbjuds via sjöfartsskolor runt om i landet.

Dessa oklara regler drabbar även turisttrafik med fartyg som till stor del ägs och drivs ideellt, som ekonomiska föreningar. För att framföra dessa med passagerare ställs samma krav som på handelsfartyg, trots att det kanske handlar om en insjö. Ett sådant

exempel är ISA af Lygnern. För att kunna driva sin begränsade verksamhet riktad till en allmänhet tvingas föreningen ta in skeppare med tre års erfarenhet av att framföra handelsfartyg. Trots att det i denna insjö, på gränsen mellan Halland och Västra Götaland inte förekommer någon båttrafik över huvud taget anser TRP inte "Fartygsbefäl VIII" vara tillräcklig.

Sverige är en sjöfartsnation med en kuststräcka, sjöar och vattendrag som lämpar sig väl för fritidsbåtturism och företagande kopplat till det. Bristande kommunikation från den ansvariga myndigheten TRP i kombination med ett regelverk som försvårar uthyrning av båtar med ett grosstonnage om 20–100 GRT (ca 6–25 meter), hindrar sådan näringsverksamhet från att utvecklas. I övriga Europa tillämpas MCA, Maritime and Coastguard Agency. Dessa har inte av TRP ansetts vara tillämpliga för svenska förhållanden. Det har lett till en omfattande utflaggning av charterbåtar. Den företagare som önskar pröva sin verksamhet gentemot svenska regler drabbas av en myndighetskostnad som kan motsvara 20 % av årsomsättningen.

En höjning av tillståndgränsen, eller certifikatsplikten, för framförande av båtar för uthyrning, från nuvarande 20 GRT upp till 100 GRT, som motsvarar gränsen för fritidsfartyg, är det enklaste sättet att skapa rimliga villkor för uthyrningsverksamheten. Om denna förenkling inte låter sig genomföras av TRP inom gällande lagstiftning, behöver en från TRP fristående utredning tillsättas som skapar ett lagrum för charterverksamhet i Sverige med rimliga villkor.

*Ola Johansson (C)*