

Båtliv AVSLÖJAR



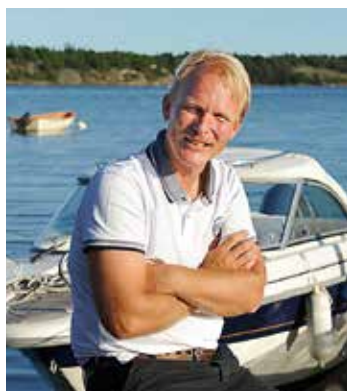
CE-skandal drabbar svenska båtägare

Det som började som ett handelshinder mot USA har blivit en skandal för svenska båtägare. Tusentals motorbåtar utan CE-märkning är idag värda mycket mindre än vad ägarna tror. Text & foto: Lars-Åke Redéen



NÄR EU BESLUTADE att stoppa importen av icke CE-märkta båtar från och med juni 1998 var detta i verkligheten ett handelshinder riktat mot USA. Den europeiska båtindustrin, anförda av några stora båttillverkare, ville stoppa inflödet av prisvärda USA-båtar.

Effekten blev i många länder ett tvärstopp för båtar som saknade korrekt CE-märkning. Men inte i Sverige, trots att även vi omfattas av EU:s direktiv.



Peter Karlsson.

Sverige har fått in tusentals båtar från den amerikanska marknaden. Båtar som idag är värda betydligt mindre än vad ägarna tror och enligt regelverket knappast ens får användas. Trots att det inte är något fel på dem.

Flera länder stoppade USA-båtarna redan i Tullen och i Finland har myndigheterna hela tiden kontrollerat vilka båtar som har kommit in i landet. Sverige är ett undantag eftersom Transportstyrelsen i princip inte har genomfört några kontroller alls. Myndighetens insatser riktas mot tillverkarna och kontrollerna utförs som regel på båtmässorna i stället för i våra stora importhamnar, där de skulle ge bäst effekt.

– Jag tycker att detta är en fullkomlig skandal. Orsaken är att Transportstyrelsen som har ansvar för marknadskontrollen och Tullen inte gör sitt jobb. Det får konsekvenser för massor av svenska båtägare, säger **Peter Karlsson**, verksamhetschef på

Svenska Båtunionen och mycket väl insatt i CE-reglerna.

Vad ska de här båtägarna göra med sina båtar?

– Jag har tyvärr inget bra råd att ge. Fritidsbåtsdirektivet säger att båtar utan korrekt CE-märkning inte ens får säljas vidare till privatpersoner.

– Båtarna kan få ett väldigt lågt andrahandsvärde. Det är inget fel på dem, men de privatpersoner som har tagit hem USA-båtar utan korrekt CE-märkning får nog skylla sig själva. De som har köpt sina båtar av företag som har importerat ska däremot reklamera båtarna.

Även på Sweboat (Båtbranschens Riksförbund) är tonen uppgiven om CE-märkningen.

– De här båtarna är inte sämre för att de inte är CE-märkta, men de är ett osäkrare köp, säger **Mats Eriksson**, vd för Sweboat.

– Det är väldigt dyrt att CE-märka båtarna i efterhand. Som privatkonsument kan man göra det, men har båten två stora

V8:or så kan det kosta en förmögenhet.

Vem ska hjälpa båtägarna med det här?

– Jag vet faktiskt inte. Våra Sweboathandlare vågar inte ta i båtarna med tång. Båtägarna har fastnat i ett rent Moment 22, ett dödläge.

Johan Karlsson på Eriksson Marine Scandinavia AB i Stockholm är väldigt insatt i frågan då han under 15 år arbetat med begagnade båtar och ägnat hundratals timmar åt att sätta sig in i frågan. Han har även varit drivande, i egenskap av styrelsemedlem i Sweboat, att ta fram branschens nuvarande riktlinjer för korrekt CE-märkning av båtar. Hans företag är Sveriges största mäklare av begagnade motorbåtar och förmedlar cirka 250 båtar per år.

– Det här är en oerhört komplex fråga som präglas av mycket okunskap och missförstånd, säger han.

Förmedlar ni båtar som sak-



nar CE-märkning?

– Nej, vi har aldrig sålt icke CE-märkta båtar och tackar nej till 50–100 båtar per år på grund av detta. Det här är mycket olyckligt för privatpersoner. De har inte haft koll på regelverket och har kanske trott att båten var CE-märkt.

Privatimporten av begagnade motorbåtar styrs av dollarkursen. För tillfället är den amerikanska dollarn dyr, vilket gör att inflödet är litet. Men om dollarn sjunker i värde igen så ökar med all sannolikhet importen.

– Problemet med CE-märkningen är alla båtar som redan finns här. Det är en uppsjö med båtar som inte är CE-märkta. Värdet på dem är osäkert och i vissa fall kanske bara hälften av vad ägarna tror...

Många begagnade USA-båtar säljs via Blocket.se. De flesta av de båtarna saknar korrekt CE-märkning och har därmed ett tveksamt värde, trots att det inte är något fel på dem.

– Jag skulle aldrig köpa en amerikansk båt på Blocket. Man kan köpa den, men eftersom det nästan aldrig finns någon dokumentation eller avsaknad av något dokument, så är det en stor risk.

– Det enklaste är att kolla om båten har all dokumentation inklusive en korrekt ifylld och signerat försäkran om överensstämmelse, en declaration of conformity, samt instruktionsbok, märkning på akterspegeln och en CE-skylt. Om båten har det kan den vara OK.

För en privatperson som köper en båt på Blocket är det i princip omöjligt att bedöma om båten är korrekt märkt och har all erforderlig dokumentation.

– Det är en jätterisk att köpa en importerad båt av en privatperson. De allra flesta köpare är idag medvetna om att de måste fråga om båten är CE-märkt. De får pruta väldigt mycket.

Hur ska privatpersoner som vill sälja sådana här båtar göra?

Vad är en korrekt CE-märkt båt?

Transportstyrelsen i Sverige har ett svar med sin tolkning av vad en korrekt CE-märkning innebär. EU har en annan åsikt.

Sweboat har tagit fram ett eget direktiv för CE-märkning båtar. Det innehåller en annan bedömning än den som Transportstyrelsen gör.

Enligt Sweboat är det så här: En båt som är uppenbart CE-märkt från fabrik när den var ny kommer Sweboat alltid att betrakta som CE-märkt, oavsett om det saknas dokumentation på vägen.

Den som vill CE-godkänna en båt i efterhand kan anlita ett kontrollerat, godkänt organ.

I en korrekt märkning ingår följande:

Nytt skrovnummer på akterspegeln.

Korrekt CE-skylt inne i båten med nummer på kontrollerande organ.

Instruktionsbok på svenska och försäkran om överensstämmelse med CE-direktivet som måste vara ifylld av godkänt kontrollerande organ samt underskriven av den som sätter båten på marknaden.

Att CE-märka en båt i efterhand kostar minst 25 000 kr. Men om motorerna är äldre och inte godkänns enligt EU:s avgasregler måste de bytas och det kan kosta 250 000 kr eller mer i en båt. Detta kan bero på att motorn har varit modifierad i en begagnad USA-båt och då tolkar Transportstyrelsen det som att varje motor måste avgastestas.

Försäkringsbolagen löser in båten

En viktig fråga kring båtar utan korrekt CE-märkning gäller värdet. Vad händer till exempel vid om båten blir stulen eller råkar ut för haveri?

– Vi har inga problem med att försäkra dem. Jag tror att alla båt-försäkringsbolag resonerar likadant, säger Klas Evensen, (bilden) produktspecialist på LF Båtförsäkringar.

– Om båten går på grund är det inget konstigt. Den enda skillnaden är om det är frågan om inlösen. Andemeningen är att en icke CE-märkt båt är mindre värd än en CE-märkt båt.

Vi tror att värdet är 15–20 procent lägre än på en korrekt märkt båt, men ingen har facit.



USA-båtar är i allmänhet bra. Men om du ska importera en själv, var då noga med att båten har korrekt CE-märkning. Fakta om detta finns på www.transportstyrelsen.se

– Säger de på Blocket så måste de upplysa köparna om att båtar inte är CE-märkta. Upplyser man en köpare om att båten inte är CE-märkt försvinner troligen 90% av köparna, då de allra flesta inte vill köpa en båt som inte är CE-märkt.

– Det är horribelt att båtarna har kommit in i landet. Hade de stoppats i Tullen, som i Finland, så hade en massa privatpersoner sluppit bli lidande.

På Transportstyrelsens hemsida anges att myndigheten ”kontrollerar att kraven för CE-märkning följs genom marknadskontroller”. Vidare står det att ”Privat importörer får inte ta i bruk en båt som privatimporterats innan den provats och CE-märkts. (23 § lagen).”

– Den som bygger om en produkt så att något av kraven påverkas är skyldig att se till att kraven uppfylls, säger **Christer Bergström** på Transportstyrelsens Sjö- och Luftfartsavdelning.

En lösning på hela problem-

atiken är att införa en amnesti – PCA, Post Construction Assessment – för båtar till och med ett visst datum. De båtar som redan finns i Sverige skulle därmed komma undan. Det är ett förslag som Sweboat förordar.

I dagsläget är dock detta omöjligt eftersom Sverige måste följa EU-direktivet.

Den enda verkliga lösningen är därmed att politiker och myndigheter kommer överens och tolkar reglerna på samma sätt som i andra EU-länder. ☺



Johan Karlsson.