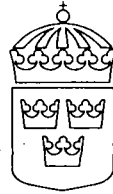


Regeringens proposition

1992/93:102

om upphävande av lagen (1987:773) om
fritidsbåtsregister, m.m.



Prop.
1992/93:102

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 22 oktober 1992.

På regeringens vägnar

Carl Bildt

Mats Odell

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att det statliga fritidsbåtsregistret avvecklas vid utgången av år 1992. Därmed upphör registreringsplikten för fritidsbåtar.

Uppgiften att utfärda nationalitetsbevis för fritidsbåtar, som för närvarande sköts av Sjöfartsverket, överförs till Sjöfartsregistret vid Stockholms tingsrätt.

1 Förslag till

Lag om upphävande av lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister

Härigenom föreskrivs att lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister skall upphöra att gälla vid utgången av år 1992.

Gallring av uppgifter i fritidsbåtsregistret sker i enlighet med arkivlagens (1990:782) bestämmelser.

Uppgifterna i fritidsbåtsregistret skall överlämnas till arkivmyndighet.

2 Förslag till Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s.1)

Prop. 1992/93:102

Härigenom föreskrivs att 2 § sjölagen (1891:35 s.1) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, betecknas skepp. Annat fartyg kallas båt.

Över svenska skepp förs ett skeppsregister. Över båtar förs ett båtregister enligt bestämmelser i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. och ett fritidsbåtsregister enligt bestämmelser i lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister. Över skepp under byggnad i Sverige förs ett skeppsbyggnadsregister.

Över svenska skepp förs ett skeppsregister. Över båtar förs ett båtregister enligt bestämmelser i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. Över skepp under byggnad i Sverige förs ett skeppsbyggnadsregister.

Skeppsregistret, båtregistret och skeppsbyggnadsregistret förs av den myndighet, som regeringen bestämmer (registermyndigheten). Registermyndigheten förestås av en inskrivningsdomare. Denne skall vara lagfaren. Efter regeringens förordnande får registren föras med användning av automatisk databehandling.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

¹ Senaste lydelse 1987:776.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

Prop. 1992/93:102

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. *dels* att det i lagen skall införas en ny paragraf, 5 §, av följande lydelse, *dels* att 7–9 §§ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §

Annan svensk båt än som avses i 4 § får införas i båtregistret, om dess skrov har en största längd av minst fem meter eller om det med hänsyn till båtens typ och användning, dess tilldelning av anropssignal för radiostation eller annars finns särskilda skäl att den registreras.

7 §¹

Båt skall avregistreras, om den

1. förolyckats, huggits upp eller förstörts,
2. på grund av överlåtelse eller eljest ej längre skall vara införd i båtregistret,
3. försvunnit eller övergivits till sjöss och sedan ej hörts av under tre månader.

Båt skall avregistreras, om den

1. förolyckats, huggits upp eller förstörts,
2. på grund av överlåtelse eller eljest ej längre skall vara införd i båtregistret,
3. försvunnit eller övergivits till sjöss och sedan ej hörts av under tre månader,
4. *ej är registreringspliktig och av ägaren anmäls för avregistrering.*

8 §²

Anmälan om avregistrering skall ske skriftligen.

Skall båt avregistreras är ägaren skyldig att inom en månad hos registermyndigheten anmäla båten för avregistrering. *Skall en båt på grund av överlåtelse ej längre vara införd i båtregistret, svarar förutvarande ägaren jämte förvärvaren för att båten anmäls för avregistrering.*

Skall *en* båt avregistreras enligt 7 § 1–3 är ägaren skyldig att inom en månad hos registermyndigheten anmäla båten för avregistrering. *Upphör en registrerad båt genom överlåtelse att vara registreringsbar, svarar förutvarande ägaren jämte förvärvaren för att båten anmäls för avregistrering.*

Den som underlåter att fullgöra sina skyldigheter enligt andra stycket döms till penningböter.

9 §³

Föreligger sådana omständigheter att båt skall avregistreras får registermyndigheten självmant låta avregistrera båten.

Föreligger sådana omständigheter att båt skall avregistreras enligt 7 § 1–3, får registermyndigheten självmant låta avregistrera båten.

¹ Senaste lydelse 1987:774

² Senaste lydelse 1991:309

³ Senaste lydelse 1987:774

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

Har nationalitetshandlingar som avses i 1 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1) utfärdats för en båt enligt förordningen (1987:906) om fritidsbåtsregister och har handlingarna inte återställts till Sjöfartsverket skall båten genom registermyndighetens försorg införas i båtregistret.

4 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn

Prop. 1992/93:102

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §¹

I fråga om fartyg som är införda i *skeppsregistret, båtregistret eller fritidsbåtsregistret* enligt 2 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1) eller i motsvarande utländskt register skall vid tillämpningen av denna lag den som är antecknad i registret anses som ägare. Har ett förvärv av skepp skrivits in i skeppsregistret med stöd av 14 § tredje stycket första meningen sjölagen, anses förvärvaren som ägare. Vad som sägs om ett fartygs ägare gäller i övrigt innehavaren i fråga om fartyg som innchas på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

I fråga om fartyg som är införda i *skepps- eller båtregistret* enligt 2 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1) eller i motsvarande utländskt register skall vid tillämpningen av denna lag den som är antecknad i registret anses som ägare. Har ett förvärv av skepp skrivits in i skeppsregistret med stöd av 14 § tredje stycket första meningen sjölagen, anses förvärvaren som ägare. Vad som sägs om ett fartygs ägare gäller i övrigt innehavaren i fråga om fartyg som innchas på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

¹ Senaste lydelse 1987:775

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 oktober 1992.

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Hörnlund, Olsson, Svensson, af Ugglas, Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibblé, Björck, Davidson, Könberg, Odell, Lundgren, Unckel, P. Westerberg, Ask

Föredragande: statsrådet Odell

Proposition om upphävande av lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister, m.m.

1 Inledning

Fritidsbåtsregistret inrättades den 1 januari 1988 då lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister trädde i kraft (prop. 1986/87:121, bet. 1986/87:KrU22, rskr. 1986/87:347). Registret förs av Sjöfartsverket och länsstyrelserna med hjälp av automatisk databehandling. Lagen innebär registreringsplikt för båtar med en längd över fem meter eller med viss minsta motorstyrka. Registeravgiften är 30 kr per år. Nationalitetsbevis för fritidsbåtar, som kan behövas vid färd utomlands med en fritidsbåt och som tidigare utfärdades av Sjöfartsregistret vid Stockholms tingsrätt, utfärdas numera av Sjöfartsverket inom ramen för fritidsbåtsregistret.

Ändamålet med registret är enligt 2 § lagen om fritidsbåtsregister att ge underlag för

- kontroll av ordning och säkerhet till sjöss,
- planering av trafiken med fritidsbåtar.

Registret får också användas som underlag för

- planering som avser turism, friluftsliv och naturvård,
- utredningar rörande skatter, tullar och indrivning.

Enligt lagen får polismyndighet, tullmyndighet, Kustbevakningen, Riksskatteverket, skattemyndighet och kronofogdemyndighet ha terminalåtkomst till registret. I fritidsbåtsregistret fanns den 8 juli 1991 totalt 275 668 båtar registrerade, av ett av Statistiska centralbyrån år 1990 uppskattat totalt antal registreringspliktiga båtar om 290 000, +/- 25 000.

I 1991 års budgetproposition (prop. 1990/91:100, bil. 8, s. 89 f) uttalades att Sjöfartsverket i sin anslagsframställning inför budgetåret 1991/92 borde redovisa erfarenheterna av fritidsbåtsregistret. En sådan redovisning har verket gjort. Redovisningen finns i en promemoria av den 19 augusti 1991, som bifogats verkets anslagsframställning för budgetåret 1992/93. Av promemorian framgår att Sjöfartsverket har undersökt de grundläggande attityderna till registret. Verket har vidare skaffat in yttranden från ett antal myndigheter och intresseorganisationer om deras erfarenheter av fritidsbåtsregistret. På grundval av dessa yttranden, verkets egna erfarenheter och annat

material har verket tagit upp ett antal problem och föreslagit flera författningsändringar.

Prop. 1992/93:102

Sjöfartsverkets förslag innebär bl.a. följande.

Registreringsplikten föreslås med nu gällande mått- och effektkrav begränsad till båtar som används i saltsjön eller i någon av insjöarna Hjälmaren, Mälaren, Vänern och Vättern.

Avregistrering föreslås kunna ske då en båt överlåtits av ägaren och den nye ägaren sedan minst två år inte kunnat identifieras. Förslaget har lagts fram mot bakgrund av att i ett antal fall den nye ägaren till en överlåtten båt inte kunnat spåras och tidigare ägare då inte kunnat avregistreras.

Skyldighet att *betala registeravgift* skall inte föreligga för den registrerade ägaren då en registrerad båts verkliga ägare är okänd.

En regel om krav på *styrkande av åtkomst* för den som vill nyregistrera en båt är enligt Sjöfartsverkets bedömning för närvarande inte möjlig. Ett förslag med detta innehåll hade lagts fram av polis och kustbevakning. Verket förklarar dock att det avser att genom kontakter med båtbranschen se om det går att bygga upp ett system som förhindrar sådant missbruk av båtregistret som kan leda till att inte rättsenlig åtkomst av båtar legitimeras.

Sjöfartsverket tar även upp frågan om *terminalåtkomst* till fritidsbåtsregistret för andra än de myndigheter som anges i lagen. Verket gör bedömningen att sådan åtkomst för försäkringsbolag, tillverkare, importörer, handlare m.m. inte kan bli aktuell förrän i en situation där en obligatorisk ansvarsförsäkring för båtar föreligger eller krav på registrering av tillverkare, importörer eller handlare införs. Därmed skulle enligt Sjöfartsverkets mening en med vad som gäller för bilregistret likvärdig situation föreligga.

Sjöfartsverket redovisar också skäl till att *för närvarande inte föreslå regler om straffansvar för falskskyltning, markering i registret av stulna båtar och förbud att nyttja en icke registrerad båt*.

Sjöfartsverket konstaterar att ett *årligt underskott* på omkring en miljon kronor föreligger i driftsresultatet och att avsevärda skillnader i kostnader per transaktion föreligger mellan olika länsstyrelser. Verket menar att underskottet inte kan elimineras med nuvarande avgiftsnivå och kostnadsläge. Det föreslås att registeravgiften höjs till 50 kr/år. Vilka åtgärder som kan behövas för att minska skillnaderna mellan länsstyrelsernas kostnader får enligt Sjöfartsverkets uppfattning utredas vidare.

Sjöfartsverket anser avslutningsvis att möjligheterna att använda ny teknik för att undvika manuell registrering vid länsstyrelserna bör utredas. Verket hänvisar här till den utveckling i riktning mot utökad maskinell hantering av bilregistret som sker vid Trafiksäkerhetsverket.

I propositionen om den ekonomiska politikens inriktning (prop. 1991/92:38 s. 43) uttryckte regeringen sin avsikt att som ett led i avregleringspolitiken avskaffa fritidsbåtsregistret. Frågan om avveckling av registret togs också upp i 1992 års budgetproposition (prop. 1991/92:100, bil. 7, s. 89, bet. 1991/92:TU11 och 24, rskr. 1991/92:186). Därvid uttalades bl.a. att det inte fanns tillräckligt starka skäl att behålla systemet med registrering av fritidsbåtar i statlig regi.

Såväl Sjöfartsverkets nu nämnda förslag som frågan om en avveckling av fritidsbåtsregistret har tagits upp i en inom Kommunikationsdepartementet

upprättad promemoria, som remissbehandlats. Promemorian med bilagor bör fogas till protokollet som *bilaga 1*. En förteckning över remissinstanserna och en sammanfattning av svaren bör fogas till protokollet som *bilaga 2*.

Beträffande remissutfallet i stort kan följande anmärkas. Då det gäller frågan om *avskaffande av fritidsbåtsregistret* är remissutfallet blandat. Flertalet remissinstanser motsätter sig att registret avskaffas. Några – bl.a. Sjöfartsverket – tar inte ställning. Båttägarorganisationerna och Båtbranschens Riksförbund förordar att registret upphör. Vissa av remissinstanserna, såväl bland dem som avstyrker att registret avskaffas som bland dem som är för en avveckling, anser dock att ett frivilligt register kan vara ett alternativ.

Vad gäller de förslag till *författningsändringar* och *avgiftshöjning m.m.* som Sjöfartsverket lagt fram, stöds dessa i huvudsak av de remissinstanser som har yttrat sig i den delen.

2.1 Förslag att det obligatoriska fritidsbåtsregistret avvecklas

Mitt förslag: Lagstiftningen om fritidsbåtsregistret upphävs.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser har motsatt sig förslaget att avveckla fritidsbåtsregistret. Denna uppfattning har framförts av Kustbevakningen, Statens räddningsverk, Generaltullstyrelsen, Rikspolisstyrelsen, länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus, Värmlands och Jämtlands län, Trygg-Hansa, Försäkringsbranschens Service AB, Larmtjänst AB och Svenska stöldskyddsföreningen.

De skäl som framförts för att behålla registret är bl.a. följande. Registret gör det lättare att kontrollera efterlevnaden av ordningsregler och trafikregler. Registret gör det också lättare att i andra sammanhang där det behövs spåra ägaren till en båt. Detta innebär bl.a. att det blir lättare att finna ägaren till felförtöjda, stulna och förkomna båtar. Från polis och försäkringsbranschen och från stöldskyddsföreningen har också framförts att stöld och häleri kan försvåras – särskilt om vissa särskilda märkningsföreskrifter inför. Överbefälhavaren har framfört att fritidsbåtsregistret gör det lättare att identifiera de båtar som är lämpliga för beredskapsändamål.

Riksskatteverket har framhållit att avskaffandet av registret medför ett påtagligt avbräck för exekutionsväsendet i dess uppgift att hitta utmätningsbar egendom. Flera länsstyrelser, bl.a. i Göteborgs och Bohus län samt i Värmlands län anser att registret bör behållas. Andra länsstyrelser t.ex. i Stockholm och Gotland motsätter sig inte att registret avskaffas. Länsstyrelsen i Stockholms län framhåller – med hänvisning till vad som framkommit från länets polismyndigheter om betydelsen av registret – att någon form av frivillig registrering synes önskvärd.

Även från Försäkringsbranschens Service AB, Larmtjänst AB och Svenska Stöldskyddsföreningen har tanken förts fram på ett frivilligt fritidsbåtsregister om det nuvarande registret avskaffas. Ett sådant register skulle kunna föras av ett enskilt rättssubjekt, t.ex. ett organ inom försäkringsbranschen eller Svenska stöldskyddsföreningen.

Ett antal remissinstanser, bl.a. Sjöfartsverket, har förklarat att man inte tar ställning till frågan om fritidsbåtsregistrets fortsatta existens, eftersom man anser detta vara en fråga om ett politiskt ställningstagande. Sjöfartsverket har bl.a. uttalat att registret nu får anses uppbyggt.

Fritidsbåtsägarnas organisationer och Båtbranschens Riksförbund har uttalat sig för att fritidsbåtsregistret upphör i sin nuvarande form. Båtbranschens Riksförbund har ställt sig positivt till ett frivilligt register i försäkringsbolagens regi. Också Svenska Seglarförbundet och Svenska Båttunionen har förklarat sig positiva till ett frivilligt register, men anført att ett sådant register bör föras av båtorganisationerna själva. Båtorganisationerna har motsatt sig tanken att kommersiella intressen skulle få ta över nuvarande register.

Skälen för mitt förslag: Regeringen har bl.a. i budgetpropositionen (prop.

1991/92:100, bil 7, s. 89 f) givit tillkänna sin avsikt att fritidsbåtsregistret skall upphöra. De argument som framfördes mot registret i samband med dess inrättande har enligt min mening fortfarande giltighet. Det får således anses vara angeläget att ingrepp från statens sida som berör människors fritidsverksamhet i största möjliga mån undviks. Den nytta som det nuvarande fritidsbåtsregistret kan göra står inte i rimlig proportion till det integritetsintrång som många anser följer av registreringen. Inget av de skäl som förts fram från de remissinstanser som motsatt sig att registret upphör har sådan tyngd att det vid en avvägning mot intresset av att undvika onödigt kontroll från statsmakternas sida föranleder någon annan bedömning vad gäller fritidsbåtsregistrets bestånd.

Det splittrade remissutslaget ger enligt min mening sammantaget vid handen att något absolut behov av registret inte finns för att tillgodose de allmänna ordnings- och säkerhetssynpunkter av olika slag eller de planeringsändamål och statistiska ändamål som den nuvarande lagstiftningen i huvudsak är avsedd att tillgodose. Till detta kommer att den utvärdering Sjöfartsverket gjort av lagstiftningen visar att det finns ett antal problem vid tillämpningen av lagen om fritidsbåtsregister och att det för att lösa dessa problem skulle bli nödvändigt att på vissa punkter införa en mer långtgående reglering av uppgiftsskyldighet m.m. än enligt de regler som gäller nu. Sjöfartsverket har sålunda tagit upp bl.a. frågan om skyldighet att vid ansökan av äganderättsöverföring uppge köparens personnummer och införande av tidsfrist för anmälan av ändrade förhållanden.

Mot bakgrund av den grundsyn som regeringen tidigare låtit komma till uttryck vad gäller fritidsbåtsregistret finner jag det svårt att acceptera förslag som är inriktade på en mer långtgående reglering än den som gäller i dag. Fritidsbåtsregistret bör därför upphöra.

Sedan registret upphört bör det överlämnas till arkivmyndighet för bevarande i enlighet med arkivlagen (1990:782). Detta bör uttryckligen föreskrivas i lag i samband med upphävandet.

En förutsättning för att ett frivilligt register skall komma till stånd är givetvis att intresse finns av att föra ett register. Med hänsyn till remissyttrandena är det tänkbart att något organ med sin bakgrund i försäkringsbranschen eller hos båtägarorganisationerna har ett sådant intresse.

För att registerhanteringen skall vara rationell kan det antas att registret måste föras med hjälp av automatisk databehandling. Det blir då ett personregister i datalagens (1973:289) mening. Förutsättningarna för att inrätta och föra ett frivilligt register kommer därför att styras av datalagens regler. Frågor om registeransvar, registerändamål och övriga förutsättningar för inrättande och drift av registret prövas av Datainspektionen i enlighet med vad som föreskrivs i datalagen.

Eftersom det ur såväl båtägarnas som samhällets perspektiv kan vara av intresse att möjligheterna att inrätta ett frivilligt register tas till vara i anslutning till att det statliga registret upphör, anser jag att tänkbara intressenter såsom försäkringsbranschen och båtägarorganisationerna bör informeras om de möjligheter som härvid står till buds. Detta bör lämpligen ankomma på Sjöfartsverket. Under förutsättning att det kan tillåtas enligt datalagen, bör det vara möjligt att från statens sida underlätta inrättandet av ett frivilligt

fritidsbåtsregister genom att i ett inledningsskede ställa registeruppgifter ur det upphävda registret till förfogande för den som blir ansvarig för det frivilliga registret.

Prop. 1992/93:102

2.2 Förslag att nationalitetshandlingar för fritidsbåtar i framtiden utfärdas av Sjöfartsregistret.

Mitt förslag: Lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. ändras så att det blir möjligt att registrera även icke registreringspliktiga båtar i det båtregister som förs av Sjöfartsregistret vid Stockholms tingsrätt. Nationalitetsbevis enligt 1 § andra stycket sjölagen (1891:35 s.1) kommer till följd härav att kunna utfärdas av Sjöfartsregistret även för fritidsbåtar.

Remissinstanserna: Frågan om vem som skall ställa ut nationalitetsbevis för fritidsbåtar har tagits upp av bl.a. Stockholms tingsrätt. För båtar som är registrerade i fritidsbåtsregistret handhas den uppgiften idag av Sjöfartsverket. Avvecklas fritidsbåtsregistret bör enligt tingsrättens mening uppgiften överlåtas till Sjöfartsregistret. Även Sjöfartsverket förordar en sådan ordning. Sjöfartsverket har i detta sammanhang som andrahandsalternativ pekat på möjligheten av att nationalitetsbevis för fritidsbåtar utfärdas av Sjöfartsverket även efter att fritidsbåtsregistret har avskaffats. Detta skulle dock enligt verkets mening förutsätta en registrering hos verket av de båtar för vilka bevis utfärdas. Ett tredje alternativ som verket tar upp är att slopa möjligheten att erhålla av myndighet utfärdade nationalitetshandlingar och hänvisa fritidsbåtsägarna till båtorganisationerna och de internationella certifikat, som dessa kan utfärda enligt förordningen (1978:205) om internationellt certifikat för fritidsfartyg. Verket förordar dock ingetdera alternativet eftersom det förra skulle leda till att registerförande uppgifter delades upp, medan det senare skulle leda till bevis utfärdades som eventuellt inte skulle komma att godtas av alla stater, vilket enligt uppgift från verket har inträffat med de certifikat som nu utfärdas av båtorganisationerna.

Skälen för mitt förslag: Inom ramen för fritidsbåtsregistret är Sjöfartsverket skyldigt att utfärda nationalitetsbevis för en registrerad fritidsbåt. Ett sådant bevis kan vara betydelsefullt vid resa utomlands. Bestämmelser i detta ämne har utfärdats av regeringen med stöd av 1 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1). Bestämmelserna finns i förordningen (1987:906) om fritidsbåtsregister. Motsvarande bestämmelser för fartyg som är registrerade i skepps- och båtregistren finns i fartygsregisterförordningen (1975:927).

Även före tillkomsten av fritidsbåtsregistret var det möjligt för en fritidsbåtsägare att erhålla nationalitetsbevis. Förutsättningen härför var att han lät registrera båten i båtregistret hos Sjöfartsregistret vid Stockholms tingsrätt. Denna möjlighet till registrering i båtregistret togs bort i samband med att fritidsbåtsregistret inrättades.

Genom att fritidsbåtsregistret nu avvecklas blir frågan om hanteringen av nationalitetsbevis ånyo aktuell. Som jag nämnt tidigare har olika förfarings-

sätt föreslagits. Utöver möjligheterna att låta uppgiften att upprätta dessa handlingar stanna kvar på Sjöfartsverket eller att överlämna den till Sjöfartsregistret har bl.a. nämnts alternativet att för framtiden nöja sig med de nationalitetscertifikat som båtägarorganisationerna får utfärda. Beträffande dessa certifikat har emellertid Sjöfartsverket nämnt att problem ibland förekommit då det gällt att få dem godtagna som svenska nationalitetshandlingar.

Jag anser det därför lämpligast att det även i framtiden bör vara möjligt att kunna erhålla nationalitetsbevis som utfärdas av en statlig myndighet. Detta bör enligt min uppfattning lämpligen ske genom att sådana bevis – i likhet med vad som gällde innan lagen om fritidsbåtregister infördes – utfärdas av Sjöfartsregistret vid Stockholms tingsrätt. Den lämpligaste lösningen är att en regel som gör det möjligt att registrera även båtar som inte är registreringspliktiga införs i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. Det kan göras genom att den paragraf som upphävdes då lagstiftningen om fritidsbåtsregister infördes nu återupplivas. De statliga registreringsfunktionerna beträffande skepp och båtar blir då, som bl.a. Sjöfartsverket påpekat, samlade hos en myndighet.

Förhållandet att fritidsbåtsregistret upphör bör inte föranleda att de nationalitetsbevis som utfärdats av Sjöfartsverket därigenom blir ogiltiga. Min avsikt är att i samband med att förordningen om fritidsbåtsregister upphävs föreslå regeringen att utfärda en övergångsbestämmelse innebärande att nationalitetsbevis som utfärdats med stöd i den upphävda regleringen skall fortsätta att gälla till dess båten byter ägare. Uppgifterna i fritidsbåtsregistret om en sådan båt bör därför överföras av Sjöfartsverket till Sjöfartsregistret för anteckning i båtregistret.

2.3 Följdändringar i annan lagstiftning

Upphävandet av lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister medför följdändringar i sjölagen (1891:35 s 1), i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. samt i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn.

Ändringarna i 2 § sjölagen och 6 § lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn är av redaktionellt slag.

Ändringen i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. har jag nyss kommenterat vad gäller återinförandet av möjligheten att genom en frivillig registrering i båtregistret kunna erhålla nationalitetsbevis även för fritidsbåtar. Övriga ändringar är av formellt slag.

I detta sammanhang finns anledning att fästa uppmärksamheten på att bestämmelsen om minsta båtlängd för inträde av registreringsskyldighet enligt lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. ändrades år 1987 från sex meter till fem meter (SFS 1987:774). Ändringen genomfördes i samband med att lagen om fritidsbåtsregister infördes. I den lagen föreskrivs registreringsplikt för båtar vars skrov har en största längd om minst fem meter. Anledningen till ändringen i lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. var att det ansågs vara av vikt att bestämmelserna i de båda

registerlagarna samordnades. När fritidsbåtsregistret nu upphör bortfaller detta skäl för att den minsta skrovlängd som innebär registreringsplikt skall vara fem meter. Det kan därför övervägas om inte den tidigare gränsen på sex meter borde återinföras. Några skäl som talar för en återgång till tidigare gränsdragning har emellertid inte framkommit. Den nuvarande femmetersgränsen bör därför behållas.

Liksom tidigare kommer bemyndigandet för regeringen i 8 § andra stycket sjölagen att meddela föreskrifter om fartygs identifiering och märkning att gälla båtar som registrerats i båtregistret. De fritidsbåtar för vilka nationalitetsbevis utfärdats av Sjöfartsverket och som överförs till registrering i båtregistret kommer därför att tilldelas igenkänningsignal enligt förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering.

2.4 Kostnader vid avvecklingen av fritidsbåtsregistret

Mitt förslag: Kostnaderna för fritidsbåtsregistret under perioden 1 juli – 31 december 1992 skall avräknas mot Sjöfartsverkets inleverans avseende verksamhetsåret 1993.

Skälen för mitt förslag: Finansieringen av fritidsbåtsregistret avsågs att betalas genom registeravgifterna. Av uppläggningskostnaderna kvarstår för närvarande 9,6 miljoner kr.

Vid starten finansierades kostnaderna för driften av fritidsbåtsregistret via anslag. Avgiftsintäkterna redovisades under en särskild inkomsttitel på statsbudgeten. Budgetåret 1991/92 skedde en förändring av finansieringsformen i det att ett s.k. tusenkronorsanslag ersatte anslagsfinansieringen. Löpande kostnader skulle täckas av inbetalda registeravgifter. Eventuellt underskott skulle Sjöfartsverket finansiera genom upplåning i Riksgäldskontoret.

Enligt Sjöfartsverket täcker registeravgifterna för år 1992 kostnaderna för driften av fritidsbåtsregistret under budgetåret 1991/92. Kostnaderna för perioden juli – december 1992 beräknas uppgå till ca 4,7 miljoner kr. Då inga avgifter för kalenderåret 1993 kommer in kvarstår dessa kostnader vid avvecklingen av registret.

De kvarstående uppläggningskostnaderna för fritidsbåtsregistret påverkar inte statsbudgeten. De löpande kostnader verket har för fritidsbåtsregistret under år 1992 och som inte kan täckas av avgifter måste regleras i särskild ordning. I annat fall skulle underskottet från båtregistret belasta handelssjöfarten. Sjöfartsverket har som tidigare nämnts uppskattat underskottet till ca 4,7 milj.kr. Det har inte varit möjligt att nu ange ett mer exakt belopp. En sådan granskning kommer emellertid att göras. I avvaktan på att ett exakt belopp anges anser jag det viktigt att av riksdagen inhämta erforderliga godkännanden för att kunna reglera det uppkomna underskottet. Detta kan lämpligen ske genom att det slutligen fastställda underskottet avräknas mot Sjöfartsverkets inleverans till staten. Det bör ankomma på regeringen att fastställa avräkningsbeloppets storlek.

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom Kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om upphävande av lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister,
 2. lag om ändring i sjölagen (1891:35 s 1),
 3. lag om ändring i lagen (1989:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.,
 4. lag om ändring i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn.
- Förslagen under 2 och 3 har upprättats i samråd med chefen för Justitiedepartementet.

Lagförslagen är av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

4 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen

dels att anta förslagen till

1. lag om upphävande av lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister,
2. lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1),
3. lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.,
4. lag om ändring i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn,

dels att

5. godkänna att kostnaderna vid avvecklingen av fritidsbåtsregistret avräknas mot Sjöfartsverkets överskott för år 1993.

5 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden lagt fram.

PM angående fritidsbåtsregistret m.m.

Prop. 1992/93:102

Bilaga 1

Inom regeringskansliet har uppkommit fråga om att avveckla fritidsbåtsregistret.

Sjöfartsverket har i enlighet med vad som uttalats i prop. 1990/91:100 bil. 8 s. 90 i en promemoria av den 19 augusti 1991 redovisat sina erfarenheter av det fritidsbåtsregister som infördes den 1 januari 1988. Den promemorian tas här med som *bilaga*. I stark sammanfattning har sjöfartsverket kommit fram till att den årliga registeravgiften om 30 kr. inte har kunnat täcka vare sig uppläggningskostnaderna eller kostnaderna för driften av registret. Berörda myndigheter såsom polisen, kustbevakningen och sjöräddningscentralerna är i huvudsak positiva till registret, medan företrädare för båtbranschen ställer sig mera tveksamma till ett bevarande av registret. För den händelse registret skall bevaras förligger, enligt verket, behov av att se över gällande regler bl.a. såvitt gäller registreringsplikten för båtar i mindre insjöar, förutsättningarna för avregistrering och andra ändringar i registret samt frågor som har samband med märkningen av berörda båtar.

Ett avskaffande av fritidsbåtsregistret kommer att få konsekvenser av skilda slag. I enlighet därmed bör berörda myndigheter och sammanslutningar nu ges tillfälle att lämna synpunkter på frågan.

En speciell fråga som bör belysas är hur båtar för vilka sjöfartsverket utfärdat nationalitetsbevis skall hanteras vid en avveckling av registret.

En avveckling av fritidsbåtsregistret kommer för länsstyrelsernas del att beröra cirka 18,25 årsarbetskrafter motsvarande ungefär 50 personer. Berörda myndigheter bör redovisa hur problem förknippade med detta skall kunna lösas på ett godtagbart sätt.

Av lagstiftningstekniska skäl torde ett upphävande av gällande lagstiftning inte kunna träda i kraft förrän tidigast den 1 juli 1992. För den händelse lagregleringen på området kommer att upphävas vid denna tidpunkt uppkommer vidare frågor om hur sjöfartsverket och länsstyrelserna skall hantera ärenden under år 1992 rörande nyregistreringar, ändringsregistreringar m.m.

Vidare bör närmare övervägas hur i dag registrerade uppgifter skall hanteras vid ett eventuellt avskaffande av fritidsbåtsregistret.

PROMEMORIA

Ang fritidsbåtsregistret

I prop 1990/91:100 bil 8 s 89 har föredragande statsrådet förklarat att sjöfartsverket i sin anslagsframställning bör redovisa erfarenheterna av fritidsbåtsregistret.

1. Inledning

Regeringen föreslog riksdagen att besluta om inrättande av ett fritidsbåtsregister genom prop 1986/87:121. I propositionen uppskattades antalet båtar, som enligt det framlagda förslaget skulle bli registreringspliktiga, till ca 400 000. Denna uppskattning fick betydelse i det att den i praktiken var dimensionerande bl a för vissa delar av arbetet med uppläggnings- och enligt propositionen skulle också registeravgiftens storlek baseras på detta antal.

Det framstod efter 1989 som sannolikt att antalet registreringspliktiga båtar inte uppgick till det uppskattade. Sjöfartsverket beslutade därför 1990 att låta statistiska centralbyrån undersöka hur stort antalet var. SCB:s undersökning gav vid handen att antalet registreringspliktiga båtar uppgår till 290 000, +/- 25 000. Av dessa finns ca 204 000 i saltsjön, ca 50 000 i Vätern, Vättern och Mälaren samt ca 36 000 i övriga insjöar. Antalet registreringspliktiga båtar har ökat under 1991 men ökningen torde vara marginell.

Den 8 juli 1991 var totalt 275 668 båtar registrerade i fritidsbåtsregistret. Enligt sjöfartsverkets uppfattning måste i praktiken fritidsbåtsregistret nu anses vara upplagt.

Uppläggnings- och avregistreringen av registret har genomförts utan någon annan allvarlig störning än att uppläggningsstiden blev längre än vad man haft anledning att tro. Detta beror förmodligen på två omständigheter, nämligen dels att det fanns ett starkt motstånd mot inrättandet av registret, dels en av praktiska skäl mycket mjuk attityd från de övervakande myndigheterna under det första året; sjöfartsverket understödde polisens och kustbevakningens attityd till hur övervakningen skulle genomföras. – Sjöfartsverket har inte gjort någon undersökning av det, men det finns anledning att tro att majoriteten av ägarna till registrerade båtar anser att registret aldrig borde ha inrättats. Bilden är emellertid inte entydig. Något motstånd mot registret, som påtagligt påverkar arbetet med registret idag, märks inte.

2. Erfarenheter av fritidsbåtsregistret

Inför arbetet att redovisa erfarenheterna av fritidsbåtsregistret har sjöfartsverket hos berörda myndigheter och organisationer begärt att få del av deras

synpunkter på hur registret fungerar och de eventuella ändringar de önskar få genomförda. De tillfrågade var kustbevakningen, rikspolisstyrelsen, Sjösportens Samarbetsdelegation, Svenska Sjö och Båtbranschens Riksförbund. Dessutom har synpunkter begärts från trafiksäkerhetsverkets registeravdelning och den samrådsgrupp som länsstyrelserna har för fritidsbåtsregister – fritidsbåtsregisterfrågor. Slutligen har synpunkter inhämtats från sjöfartsverkets sjöräddningsorganisation. – Av särskilt intresse var att från kustbevakningens och polisens sida få besked om fritidsbåtsregistret föranlett en ökning av båtstölderna och bedrägerierna, något som stundom hävdats i massmedia.

Rikspolisstyrelsen

Rikspolisstyrelsen har som sitt yttrande översänt yttranden från polismyndigheterna i Täby och Stockholm. Båda polismyndigheterna har konstaterat att fritidsbåtsregistret varit till hjälp i polisarbetet. Registret har således kunnat användas vid spaning efter stulna eller på annat sätt olovligen åtkomna båtar, vid spaning efter försvunna personer och båtar, vid eftersökande av personer som begått brott, i samband med återlämnande av anträffade övergivna båtar direkt till ägaren samt vid identifiering av båtägare som olovligt nyttjar andras båtplatser eller hamnområde. I övrigt tas från polismyndigheternas sida upp frågor som sjöfartsverket kommer att beröra nedan i det avsnitt av promemorian där tänkbara förändringar i föreskrifterna om fritidsbåtsregistret behandlas.

Kustbevakningen

Kustbevakningens centrala ledning har förklarat att kustbevakningens erfarenheter av registret är i stort positiva. Registret har varit värdefullt i kustbevakningens övervakande verksamhet i det att eftersökning av stulna och förkomna båtar underlättats liksom eftersökningen av personer och båtar i samband med sjöräddningsuppdrag. Registret har också varit positivt vid uppföljningen och utredningen av brott mot sjötrafikbestämmelserna. Kustbevakningen har i övrigt haft synpunkter på anbringandet av registreringsbe-teckningar, samordning med det yrkesmässiga båtregistret och på frågor som rör registrering av ägarbyte i fritidsbåtsregistret. Dessa frågor kommer att behandlas nedan.

Båtbranschens Riksförbund

Riksförbundet ställer sig tveksamt till ett bevarande av registret eftersom enligt förbundets medlemmars erfarenhet båtregistret dels innehåller en hel del felaktiga uppgifter, dels kommit att användas på ett felaktigt sätt. Förbundet påpekar att oriktiga uppgifter i registret, som inte nödvändigtvis behöver vara medvetet lämnande, ofta gäller årtal då båtar tillverkats eller felaktiga motornummer. Registreringen av de felaktiga uppgifterna i registret tenderar emellertid att bli betraktade som korrekta och vidarebefordras från säljare till köpare, ibland i flera led, vilket medför att köp och försäljningar av

båtar ofta sker på felaktiga premisser. Enligt förbundets medlemmars uppfattning har registret endast medfört begränsad nytta vad gäller identifiering i samband med buskörning och liknande. Enligt förbundet förekommer också att båtar förses med falska registreringsnummer, d v s utan att båten är registrerad. Förbundet påpekar också att branschföretagen borde få möjlighet till terminalåtkomst. Detta skulle på sikt höja både antalet anmälda båtar och förbättra registerkvalitén.

Sjösportens samarbetsdelegation/Svenska Sjö

Svenska Sjö är en försäkringsform som drivs av de i SSD ingående båtorganisationerna. Gemensamma synpunkter har därför lämnats av SSD.

Enligt SSD:s uppfattning har fritidsbåtsregistret inte lett till att stölderna av båtar minskat. I den mån en tendens kan utläsas av stöldstatistiken så är det snarast så att stölderna ökat såväl till kostnad som frekvens. I början då registret infördes utnyttjades registret på otillbörligt sätt i samband med båtstölder. Detta uppfattas dock inte längre som något problem.

SSD anser avslutningsvis att fritidsbåtsregistret inte fyller något behov sett från båtlivets synpunkt. SSD förordar att fritidsbåtsregistret avvecklas.

Sjöräddningsorganisationen

Sjöräddningsledare vid sjöräddningscentralerna i Göteborg, Härnösand och Stockholm har förklarat att fritidsbåtsregistret har varit till mycket stor nytta för det operativa arbetet vid sjöräddningscentralerna. En stor del av larmen till sjöräddningscentralerna avseende fritidsbåtar kommer från oroliga anhängare eller bekanta till fritidsbåtsägare, som inte avhört eller ankommit enligt avtal. Genom registret kan man i allmänhet spåra den saknade båten och få fram grundläggande information om denna, information som är nödvändig vid en spaningsinsats. En annan vanlig situation, i vilken båtregistret är till stor nytta och sparar resurser, är då larm inkommit om drivande, obemannade båtar. Frågan uppstår då alltid om båten slitit sig från sin förtöjning eller om en olycka inträffat. Med hjälp av registreringsnumret kan då ägaren snabbt spåras och i bästa fall konstateras befinna sig väl. Allmänt sett tror sjöräddningsledarna att det förhållandet att en båtägare genom registerbe-teckningen kan bli identifierbar via registret kan ha en dämpande inverkan på hans framfart. – Sjöräddningsledarna anser att det operativa arbetet på sjöräddningscentralerna skulle underlättas och insatser från sjöräddningen sparas om kraven på registrering utökades att gälla även båtar kortare än fem meter.

Trafiksäkerhetsverket

Trafiksäkerhetsverket har haft synpunkter på tidpunkterna för debitering av registeravgiften och även givit information om ny teknik, som kortfattat redovisas under avsnitt 6.

3. Utvärdering av erfarenheter, som kan föranleda författningsändringar

Prop. 1992/93:102
(Bilaga)

Sjöfartsverket anser för egen del att uppbyggnaden av fritidsbåtsregistret enligt de intentioner, som riksdag och regering givit uttryck för i lagen och förordningen om fritidsbåtsregister, i huvudsak gått väl. Registret har nu funnits under i stort sett fyra år och erfarenheterna har givit vid handen att det finns ett antal brister i den reglering, som styr registrets verksamhet, vilket inte med hänsyn till registersystemets omfattning är onaturligt. Vissa av dessa gäller lagen och förordningen om fritidsbåtsregister och dessa kommer nedan att behandlas utförligt. I vissa fall ges förslag till föreskriftsändringar. I vissa fall är bristerna hänförliga till sjöfartsverkets verkställighetsföreskrifter. Dessa fall kommer att nämnas men inte att diskuteras i detalj.

Registreringspliktens omfattning

I lagen om fritidsbåtsregister sägs att varje svensk båt och även vissa utländska båtar, som inte skall registreras enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m m och som vanligen är förlagd i Sverige skall registreras i fritidsbåtsregistret om båten uppfyller vissa mått. I 2 § lagen om fritidsbåtsregistret sägs att registret har till ändamål att ge underlag för kontroll av ordning av säkerhet till sjöss, planering av trafiken med fritidsbåtar, annan planering som avser turism m m samt utredningar rörande skatter, tullar och indrivning.

Enligt sjöfartsverkets uppfattning kan det ifrågasättas om registreringsplikten skall omfatta alla de båtar, som uppfyller storleks- och effektkraven i 5 §. Enligt sjöfartsverkets uppfattning borde det räcka om registreringsplikt förelåg för de båtar, som uppfyller mått- och effektkraven i 5 § och som *används* i saltsjön samt insjöarna Hjälmaren, Mälaren, Vänern och Vättern. Fritidsbåtsregistrets ändamål, sådant det beskrivs i 2 §, är inte sådana att en registreringsplikt för fritidsbåtar i de mindre insjöarna framstår som utan vidare sakligt motiverade. Behovet av trafikkontroll, planering av trafik med fritidsbåtar eller av turism och av utredningar rörande skatter, tullar och indrivning framstår inte som lika trängande när det gäller fritidsbåtar i de mindre insjöarna som när det gäller fritidsbåtar i saltsjön och i de stora insjöarna. Sjöfartsverket är väl medvetet om att politiskt beslut om införandet av en obligatorisk ansvarsförsäkring för båtar eller ett politiskt grundat ställningstagande till lika behandling av alla båtar kan påverka den bedömning sjöfartsverket gjort.

Avregistrering

I 8 § lagen om fritidsbåtsregister föreskrivs att både förvärvaren och överlåtaren av en registrerad båt är skyldig att inom en vecka från äganderättsövergången göra anmälan om denna till en länsstyrelse. Införandet av lagen om fritidsbåtsregister medförde självfallet inte att kraven på anmälan av äganderättsövergång till fritidsbåtsregistret omedelbart började iakttas. Köp och försäljning av båtar har tidigare kunnat ske helt utan krav på dokumentation

och ett antal ägare till registrerade fritidsbåtar har inte tänkt på skyldigheten att anmäla att de har sålt sina båtar. Detta har fått till följd att ett antal äganderättsövergångar har skett där säljaren så småningom upptäckt att han måste anmäla äganderättsövergången men han har då glömt bort vem det var han sålde båten till. I och med att någon ny ägare inte har kunnat antecknas i registret och i och med att den registrerade ägaren inte kan uppfylla kravet att anmäla vem den nye ägaren är har den gamle ägaren fått stå kvar i registret som registrerad ägare. Detta innebär bl a att denne fortlöpande varje år debiteras registeravgift.

I 10 § lagen om fritidsbåtsregister upptas sju grunder för avregistrering av en registrerad fritidsbåt. "Okänd förvärvare" faller inte in under någon av dessa grunder.

Situationen framstår självfallet för de båtägare, som gjort misstaget att inte lägga en köparens namn på minnet, som i längden ohållbar. Att fortsätta att debitera en förutvarande ägare en registeravgift kan framstå som löjväckande.

Det torde ofta vara så att den nye ägaren nyregistrerat den av honom förvärvade båten. Det kan inte alltid förutsättas att man genom sökning i registret kan kontrollera om båten under säljarens registerbeteckning finns registrerad under någon ny registerbeteckning; registerkvaliteten när det gäller angivande av motornummer och liknande är ännu inte tillfredsställande.

Sjöfartsverket föreslår att till 10 § lagen om fritidsbåtsregister förs en ny grund för avregistrering, nämligen att en båt överlåts av ägaren och den nye ägaren sedan minst två år inte kunnat identifierats.

Sjöfartsverket återkommer nedan till frågan om hur uttag av registeravgift från den förutvarande ägaren av båten skall kunna undvikas.

Debitering av registeravgift

Det har framförts förslag att avgiftsskyldig för en viss båt skall vara den ägare som är antecknad i fritidsbåtsregistret som ägare när avgiften skall tas ut *eller* den som borde varit antecknad som ägare. Bakgrunden till förslaget är att en båt kan ha sålts flera månader innan registeravgiften debiteras men någon av parterna kan ha glömt bort eller av annat skäl underlåtit att lämna in registreringsanmälan; fel ägare debiteras då. Enligt sjöfartsverkets uppfattning bör dock inte införas en möjlighet för länsstyrelserna att överföra betalningsansvaret från den registrerade ägaren till den nye ägare. Ett viktigt skäl för varför anmälan om ägarbyte bör ges in skulle därmed gå förlorad.

Med anledning av det som ovan sagts om avregistrering bör ett tillägg göras till 13 § lagen om fritidsbåtsregister. Till det fall då skyldighet att betala registeravgift inte föreligger, bör fogas att en registrerad båts ägare är okänd.

Styrkande av åtkomst

Ett sätt som fritidsbåtsregistret kunnat utnyttjas för att främja brott är att anmäla en båt för registrering, erhålla ett registreringsbevis, på vilket finns angivet registerbeteckning och tekniska data för båten, och därefter stjäla en båt, oftast utsedd i verkligheten före registreringen, som motsvarar den

registrerade båten. När sedan tjuven skall sälja båten framstår han som ärlig och förtroendeingivande när han visar ett registreringsbevis, som synbarligen avser båten som är till salu. Från polisens sida har framförts att nyregistrering av båtar borde inte få ske om man inte styrker sin åtkomst till båten eller båten registreras av en båtbyggare, importör eller seriös båthandlare. – Kustbevakningen har framfört liknande synpunkter.

Sjöfartsverket delar i sak polisens och kustbevakningens uppfattning att den beskrivna formen av missbruk av registret bör förhindras. Sjöfartsverket kan dock fn inte se någon möjlighet att praktiskt åstadkomma en kontroll av enskilda personers förvärv av båtar, som skall nyregistreras (avser främst "hembyggen" och direktimporterade båtar) eller att införa en skyldighet för båtbyggare, båthandlare eller båtimportörer att registrera samtliga de båtar de säljer. Det är emellertid uppenbart att båtregistret missbrukas på det sätt som beskrivits ovan. Sjöfartsverket avser därför att genom kontakt med båtbranschen se om något system, som förhindrar det beskrivna missbruket, kan byggas upp på ett praktiskt och kostnadseffektivt sätt.

Anmälan av äganderättsövergång

I 7 § förordningen om fritidsbåtsregister sägs att i en anmälan från säljaren av en fritidsbåt om övergång av äganderätten till fritidsbåten får denne utlämna den nye ägarens person- eller organisationsnummer om detta inte är känt. Skälet till att denna föreskrift finns torde vara att det inte är rimligt att kräva av den gamle ägaren att han skall känna till den nye ägarens personnummer. Denna bestämmelse har orsakat praktiska problem på länsstyrelserna genom att den nye ägaren inte blir identifierbar. För sjöfartsverket framstår det som något märkligt att om man kräver av en båtägare att han skall låta registrera sin båt, att han skall anmäla när han säljer sin båt och att han skall betala en avgift för att finnas i registret, man inte dessutom skulle kunna kräva att han tar reda på personnumret eller organisationsnumret på en ny ägare av båten. Om man är beredd att lägga en börda på ägarna av fritidsbåtar bestående i fritidsbåtsregistret torde kravet att ta reda på de nyssnämnda numren inte nämnvärt öka denna börda.

Sjöfartsverket föreslår med hänvisning till det som ovan sagts att andra meningarna i 7 § förordningen om fritidsbåtsregister stryks.

Påförande av registeravgift

I 14 § förordningen om fritidsbåtsregister sägs att registeravgift skall påbörjas under januari för båtar som är registrerade vid ingången av samma månad eller under oktober för båtar som är registrerade vid ingången av samma månad och inte påförts avgift tidigare under året. Föreskriften om debitering av vissa båtar under oktober månad avser i praktiken endast båtar som registrerats mellan ingången av januari månad och oktober samma år.

Enligt sjöfartsverkets uppfattning är föreskriften om debitering under oktober månad opraktisk. Det vore bättre om en båtägare kunde debiteras registeravgift i samband med att hans båt nyregistreras. Sjöfartsverket föreslår

Båtagares adress

I 2 § punkt 1 b förordningen om fritidsbåtsregister föreskrivs att en anmälan för registrering i fritidsbåtsregistret skall innehålla ägarens adress. Av 24 § förordningen om fritidsbåtsregister framgår att skattemyndigheterna varje vecka skall underrätta sjöfartsverket om de ändringar i registret över befolkningen som har betydelse för fritidsbåtsregistret. Sistnämnda föreskrift innebär att folkbokföringsadresser uppdateras i fritidsbåtsregistret kontinuerligt.

Det förekommer att anmälningar om ägarbyte inte innehåller korrekta adressuppgifter och uppgifter om vederbörandes köparens personnummer. Om så är fallet är det omöjligt för registret att identifiera vem köparen egentligen är. Med hänsyn till detta bör kravet på att ägarens adress skall uppges kompletteras på så sätt att det är ägarens *folkbokföringsadress*, som skall uppges; om antingen denna eller personnumret har uppgivits blir nye ägaren identifierbar.

Märkning av yrkesmässigt använda båtar

I förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering föreskrivs i 4 kap 3 § andra meningen att på en i registret för båtar som används för yrkesmässig sjöfart registrerad båt, för vilken nationalitetsbevis har utfärdats eller som används till uthyrning, skall registerbeteckningen vara anbragt väl synlig på ömse sidor av skrovet. Innan fritidsbåtsregistret skapades föreskrevs att båtar, för vilka nationalitetsbevis utfärdats, skulle vara märkta med registerbeteckningen utvändigt. När fritidsbåtsregistret tillkom infördes som ett tillägg att båtar avsedda för uthyrning skulle vara märkta på samma sätt. Bakgrunden till denna ändring var att uthyrningsbåtar utseendemässigt normalt inte kan skiljas från vanliga fritidsbåtar; för att undvika att sådana båtar stoppades i onödan skulle därför märkningen vara anbragt utvändigt.

Polisen har meddelat att man årligen stoppar ett antal båtar, som inte har någon registerbeteckning anbragt utvändigt i tron att båten är en inte registrerad fritidsbåt. Detta skapar onödigt arbete och onödig irritation.

Den svenska lagstiftningen om registreringen av båtar innebär idag att alla båtar med en längd över fem meter och vissa båtar med en längd under fem meter men med en viss större motoreffekt skall vara registrerade. Enligt sjöfartsverkets uppfattning finns det ingen anledning varför inte alla båtar skall vara utvändigt märkta med sin registerbeteckning. Sjöfartsverket föreslår därför att 4 kap 3 § förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering ändras så att andra meningen föreskriver att registerbeteckningen skall vara anbragt väl synlig på ömse sidor av skrovet på en registrerad båt.

Enligt lagen om fritidsbåtsregister skall äganderättsövergång anmälas till en länsstyrelse inom en vecka från det att äganderättsövergången skedde. Enligt 8 § förordningen om fritidsbåtsregister skall även annat ändrat förhållande, som skall redovisas i fritidsbåtsregistret, än äganderättsövergång anmälas till en länsstyrelse. Denna föreskrift bör kompletteras med en tidsfrist inom vilken anmälan skall göras. Tidsfristen bör vara en vecka och anmälningsplikten bör straffsanktioneras. Om detta inte sker är risken att registret beträffande vissa båtar tämligen snabbt blir inaktuell och felaktigt.

Övrigt

De övervakande myndigheterna har i övrigt tagit upp vissa frågor, beträffande vilka en ändrad reglering önskas. Bland dessa finns tex frågan om straffansvar för falskskyltning, markering i registret av att båtar stulits, svaret för förande av en oregistrerad båt samt frågan om nyttjandeförbud för oregistrerade båtar. När det gäller frågan om ansvaret för falskskyltning av båtar konstaterar sjöfartsverket att en sådan åtgärd med en båt oftast vidtas för att dölja ett annat brott, tex båtstöld eller en underlåtenhet att registrera båten. I sådana fall torde det vara rimligt att låta falskskyltningen konsumeras av det brott som är begånget. Sjöfartsverket vill dock i sammanhanget påpeka att 14 kap 7 § brottsbalken, som kan användas vid en "ren" falskskyltning av en bil inte torde vara tillämplig när det gäller en "ren" falskskyltning av en båt. Skälet härtill är att myndigheterna inte tillhandahåller registreringsskyltar för båtar.

I bilregistersammanhang gäller att stulna bilar markeras som stulna i bilregistret bl a för att förhindra vidare försäljning av sådana bilar. Sjöfartsverket har f n kontakter med polisen om att införa ett motsvarande system för fritidsbåtsregistret. Det är möjligt att detta är genomförbart utan att lagen eller förordningen behöver ändras. Om så inte skulle vara fallet återkommer sjöfartsverket i frågan.

De övervakande myndigheterna har konstaterat att det förekommer att båtar förs oregistrerade och att den som för båten då förklarar att den ägs av en minderårig som inte är straffmyndig, eller att han själv som ägare dömts för underlåten registrering.

Det är inget brott i och för sig att föra en oregistrerad båt. Om ägaren inte är straffmyndig kan han självfallet inte straffas för att han låter bli att registrera sin båt. Såvitt sjöfartsverket känner till har frågan om en underlåtenhet att registrera en registreringspliktig båt är ett perdurerande brott inte prövats. Riksåklagaren har uttalat att enligt hans uppfattning är ett sådant brott inte perdurerande utan ett nytt brott börjar begås så snart någon dömts för gången tid. Det är inte känt för sjöfartsverket om frågan har prövats. Sjöfartsverket vill påpeka att båda dessa frågor skulle kunna lösas om man föreskrev förbud mot användning av oregistrerade registreringspliktiga båtar. Detta skulle otvivelaktigt underlätta de övervakande myndigheternas arbete och vara verksamt för att få registreringen av samtliga fritidsbåtar genomförd. En sådan lagstiftning skulle emellertid vara ingripande och införandet av den skulle innehålla element av politiskt ställningstagande.

Polisen och kustbevakningen har även i övrigt haft vissa synpunkter som dock närmast tar sikte på sjöfartsverkets verkställighetsföreskrifter till lagstiftningen till lagen om fritidsbåtsregister. Dessa synpunkter går bl a ut på att myndigheterna önskar att sjöfartsverkets allmänna råd i vissa frågor skall omvandlas till föreskrifter.

Ett förslag till hur de ändringar, som ovan anförts som önskvärda, kan genomföras lämnas i bilagda förslag till ändring av lagen och förordningen om fritidsbåtsregister.

4. Terminalåtkomst

I 3 § lagen om fritidsbåtsregister föreskrivs att polismyndighet, tullmyndighet, kustbevakning, skattemyndigheter och kronofogdemyndigheter får ha terminalåtkomst till fritidsbåtsregistret.

Det förekommer att sjöfartsverket får förfrågningar från tjänstemän vid försäkringsbolag, finansbolag och andra företag om möjligheten att få terminalåtkomst till fritidsbåtsregistret på samma sätt som man har det till bilregistret. Verket redogör då för lagens föreskrift och med detta låter sig vederbörande oftast nöja. Den frågande ställer dock ibland frågan varför det finns en skillnad mellan bil- och fritidsbåtsregistret. Svaret, som brukar ges, är att från integritetssynpunkt är det självfallet ingen skillnad på att ha tillgång till registren men att det med hänsyn till kravet på obligatorisk ansvarsförsäkring för bilar, registrering vid källan m m är nödvändigt med åtkomst för en vidare krets när det gäller bilregistret.

Sjöfartsverket har velat nämna att frågor om terminalåtkomst förekommer. Den dag man inför – om så sker – en obligatorisk ansvarsförsäkring för båtar eller krav på registrering av tillverkare, importörer eller handlare kommer frågan om terminalåtkomst i ett annat läge.

5. Registeravgift

Inledningsvis nämndes att antalet registrerade båtar i början av juli var 275 668. Man kan utgå ifrån att antalet registrerade i slutet av 1991 kommer att uppgå till ca 277 000. Om dessa betalar en registeravgift om 30 kr ger det en intäkt om 8 310 000 kr. Betalningsbenägenheten när det gäller fritidsbåtsregisteravgifter är i storleksordningen 97 procent, varför intäkten i själva verket kan beräknas till ca 8 050 000 kr.

Registeravgiften uppgår – som ovan sagts – till 30 kr/år. Detta belopp har varit oförändrat sedan 1988 och verkets önskan om en höjning för om budgetåret 1991/92 till 50 kr har inte bifallits. Avgifterna skall av verket användas för att täcka dels verkets egna, dels trafiksäkerhetsverkets, dels länsstyrelsens kostnader. – Trafiksäkerhetsverkets kostnader består av lönekostnad för 1,5 årsarbetskrafter, kostnader för maskintid, efterbehandlingskostnader, portokostnader m m. Kostnaderna är identifierbara och i praktiken omöjliga att annat än mycket marginellt påverka. De beräknas för budgetåret 1991/92 uppgå till 3 795 000 kr och för 1992/93 till 4 023 000 kr.

Länsstyrelserna beräknar sina kostnader under budgetåret 1991/92 att uppgå till 4 724 500 kr och 1992/93 till 4 863 250 kr.

Sjöfartsverkets egna kostnader för driften av fritidsbåtsregistret kan för budgetåren 1991/92 och 1992/93 uppskattas till 500 000 kr/år. Detta gör att driftskostnaderna för registret 1991/92 kan beräknas till 9 019 500 kr och för 1992/93 till 9 386 250 kr. Sjöfartsverket konstaterar således att ett upplåningsbehov för driften av fritidsbåtsregistret om en miljon kr kan beräknas 1991/92. Någon möjlighet att med nuvarande kostnadsläge och registeravgift täcka tidigare balanserat underskott av verksamheten finns inte.

Sjöfartsverket har som förberedelse inför upprättandet av ett förslag till driftstat för fritidsbåtsregistret begärt in uppgifter från länsstyrelserna. Begäran framställdes i en skrivelse i vilken också redovisades en jämförelse mellan länsstyrelsernas kostnader utslaget per ADB-transaktion genomförd av resp länsstyrelse. Denna jämförelse visade att den högsta kostnaden för en transaktion var 65,46 kr och den lägsta 2,17 kr; medeltalet var ca 16 kr.

Sjöfartsverket har i oktober 1990 redovisat en liknande jämförelse där länsstyrelsernas kostnader för fritidsbåtsregisterverksamheten är beräknade per i länet registrerade båtar. Denna jämförelse gav vid handen att den högsta kostnaden var 36,21 kr och den lägsta 2,14 kr; medeltalet var 19,88.

Redovisningen av dessa jämförelser har inte haft – mer än i några fall – märkbar effekt.

Enligt sjöfartsverkets uppfattning visar jämförelserna att det finns skillnader i kostnaderna hos länsstyrelserna som inte lätt kan förklaras. Såvitt verket förstår finns emellertid inga möjligheter för verket att själv "prissätta" länsstyrelsernas insatser utan verket får under kommande år försöka på annat sätt få vissa länsstyrelser att minska sina krav.

6. Ny teknik

Det är lämpligt att i detta sammanhang nämna det förhållandet att ny teknik börjat tas i anspråk av trafiksäkerhetsverket. Denna innebär att registrering av uppgifter från handlingar kan ske på maskinell väg. Tekniken skulle således innebära att en manuell registrering av uppgifter hos länsstyrelserna i viss utsträckning skulle kunna undvikas.

Sjöfartsverket avser att utreda denna fråga med trafiksäkerhetsverket och – om så blir aktuellt – inkomma med förslag till erforderliga författningsändringar.

Sammanställning av remissyttranden över PM angående fritidsbåtsregistret m.m.

Följande remissinstanser har avgett yttrande över promemorian.

Stockholms tingsrätt (sjöfartsregistret), Överbefälhavaren, Kustbevakningen, Statens räddningsverk, Sjöfartsverket, Trafiksäkerhetsverket, Generaltullstyrelsen, Riksskatteverket, Rikspolisstyrelsen, Länsstyrelserna i Stockholms, Gotlands, Göteborgs och Bohus, Värmlands samt Jämtlands län, Svenska Båtbranschens riksförbund, Trygg-Hansa, Försäkringsbranschens Service AB, Larmtjänst AB, Svenska Stöldskyddsföreningen, Svenska Kryssarklubben, Svenska Seglarförbundet och Svenska Båttunionen.

Remissinstanserna har i huvudsak avgivit följande synpunkter.

Vad gäller frågan om *avskaffande av registret* har remissutfallet varit blandat. Flertalet remissinstanser har avstyrkt att registret avskaffas. Skälen för den uppfattningen har i huvudsak att göra med de kontroll- och undersökningsmöjligheter av olika slag som registret erbjuder. Av dessa skäl har t.ex. *Statens räddningsverk, Generaltullstyrelsen, Rikspolisstyrelsen, Länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus, Värmlands och Jämtlands län, Trygg-Hansa* och *Försäkringsbranschens Service AB* motsatt sig att registret upphävs. Bland annat har från dessa remissinstanser framförts att registret möjliggör kontroll av efterlevnaden av olika ordningsföreskrifter, att stulna båtar kan återfås och att räddningsoperationer och efterforskning av försvunna personer till sjöss underlättas.

Båttägarorganisationerna och *Båtbranschens Riksförbund* förespråkar att det obligatoriska registret avvecklas.

Sjöfartsverket anser inte att det finns något absolut behov av registret, även om det får anses vara till viss nytta för Sjöfartsverket (sjöräddning) och andra myndigheter.

Försäkringsbranschens Service AB, Larmtjänst AB och *Svenska stöldskyddsföreningen* kan tänka sig ett frivilligt registeralternativ, om det obligatoriska registret avskaffas. Även *Svenska Seglarförbundet* och *Svenska Båttunionen* anser att det kan finnas skäl för ett frivilligt register. De förklarar sig också beredda att medverka till att ett frivilligt register, som drivs i båtorganisationernas regi, skapas. Registret skulle användas för identifiering av båtar vid stöld och i stöldförebyggande syfte, men även vid sjöräddningsarbete.

Stockholms tingsrätt tar i sitt remissvar upp frågan om nationalitetsbevis. Sådana utfärdas nu av Sjöfartsverket för fritidsbåtar. Tingsrätten konstaterar att behovet av nationalitetshandlingar för vissa fritidsbåtar inte torde ha minskat. Om fritidsbåtsregistret avskaffas bör, enligt tingsrätten, möjligheten till frivillig registrering enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. återinföras i enlighet med vad som gällde före tillkomsten av lagen om fritidsbåtsregister. Både tingsrätten och Sjöfartsverket anser att de bevis som är utfärdade av verket bör ha fortsatt giltighet så

länge båten inte byter ägare och därvid upphör att vara svensk. Tingsrätten framhåller därvid att en sådan ordning torde förutsätta, att de båtar för vilka Sjöfartsverket utfärdat nationalitetsbevis på lämpligt sätt förs över till det hos rätten förda båtregistret.

De remissinstanser som har kommenterat Sjöfartsverkets förslag till författningsändringar och avgiftshöjning har i huvudsak tillstyrkt dessa.

Prop. 1992/93:102

Bilaga 2

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Prop. 1992/93:102

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 oktober 1992	
1 Inledning	7
2 Allmän motivering	10
2.1 Förslag att det obligatoriska fritidsbåtsregistret avvecklas	10
2.2 Förslag att nationalitetshandlingar för fritidsbåtar i framtiden utfärdas av Sjöfartsregistret	12
2.3 Följdändringar i annan lagstiftning	13
2.4 Kostnader vid avvecklingen av fritidsbåtsregistret	14
3 Upprättade lagförslag	15
4 Hemställan	15
5 Beslut	15
Bilaga 1: PM angående fritidsbåtsregistret m.m.	16
Bilaga 2: Remissammanställning	27

