

Regeringens proposition

1986/87:121

om lag om fritidsbåtsregister, m. m.



Prop.
1986/87:121

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 19 mars 1987.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Ulf Lönnqvist

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram ett förslag till en lag om fritidsbåtsregister. Enligt förslaget skall båtar som drivs med segel eller motor och vars skrov har en största längd av minst 5 meter registreras. Dessutom skall båtar, som drivs med motor vars effekt överstiger 10 kilowatt, registreras. Registret skall föras med hjälp av automatisk databehandling och skall finansieras genom en årlig avgift för varje registrerad båt.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 1988.

1 Förslag till Lag om fritidsbåtsregister

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Registrering av båtar enligt denna lag sker i det fritidsbåtsregister som avses i 2 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1). Registret förs av sjöfartsverket och länsstyrelserna med hjälp av automatisk databehandling.

2 § Fritidsbåtsregistret har till ändamål att ge underlag för

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

Registret får även användas som underlag för

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

3 § Polismyndighet, tullmyndighet, riksskatteverket, länsstatemyndighet, lokal skattemyndighet och kronofogdemyndighet får ha terminalåtkomst till fritidsbåtsregistret.

4 § Vid tillämpningen av denna lag skall som ägare av en båt anses även den som innehar båten på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

Bestämmelserna i denna lag om ägare av en båt gäller också den som äger andel i en båt.

Registrering och anteckning av förvärv m. m.

5 § Varje svensk båt 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

1. båten drivs med segel eller motor och skrovet har en största längd av minst fem meter eller

2. båten drivs med en motor vars propelleraxeleffekt eller motsvarande överstiger tio kilowatt eller med flera motorer vilkas sammanlagda effekt överstiger nämnda tal.

Registreringsplikten inträder då båten första gången sjösätts eller då den därefter utrustas med segel eller motor.

Första och andra styckena gäller även utländsk båt vars ägare är bosatt i Sverige.

6 § Även en annan svensk båt än en sådan som avses i 5 § får på begäran av ägaren föras in i fritidsbåtsregistret, om det med hänsyn till båtens typ och användning eller annars finns särskilda skäl för att den registreras.

7 § Den som äger eller förvärvar en båt, som inte är men skall vara registrerad, skall skriftligen till en länsstyrelse anmäla båten för registrering inom en vecka från det att den förvärvades eller registreringsplikt inträdde.

8 § Den som förvärvar en registrerad båt och själv är skyldig att ha den registrerad skall inom en vecka skriftligen anmäla förvärvet till en länsstyrelse för anteckning i fritidsbåtsregistret. Vid förvärv genom arv, bodelning eller testamente skall tiden räknas från arvsfallet eller bodelningen. Om arvsfallet eller bodelning inte behövs skall tiden räknas, vid testamentet, från det detta kom att stå fast och i annat fall från det bouppteckning efter den avlidne avslutades eller dödsboanmälan gjordes.

Övergår äganderätten till en registrerad båt på annat sätt än genom arv, bodelning eller testamente, är även den förre ägaren skyldig att inom en vecka från den nye ägarens förvärv göra anmälan därom till en länsstyrelse.

9 § Regeringen föreskriver vilka uppgifter i övrigt som ägaren till en registrerad båt skall anmäla för anteckning i fritidsbåtsregistret.

Avregistrering

10 § En båt skall avregistreras om den

1. förolyckats, huggits upp eller förstörts,
2. inte längre vanligen är förlagd i Sverige eller på grund av överlåtelse inte längre skall vara registrerad i fritidsbåtsregistret,
3. försvunnit eller övergetts till sjöss och sedan inte anträffats inom tre månader,
4. frånhänts ägaren genom brott och inte anträffats inom två år därefter,
5. har registrerats enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.,
6. i annat fall än som sägs i 1–5 sedan minst ett år inte skall vara registrerad enligt 5 §,
7. är registrerad enligt 6 § och anmäls för avregistrering.

11 § Om en båt skall avregistreras enligt 10 § 1–6 är ägaren skyldig att utan dröjsmål till en länsstyrelse skriftligen anmäla båten för avregistrering.

Om en länsstyrelse får kännedom om omständighet som avses i 10 § 1–6, får länsstyrelsen självant avregistrera båten.

Registeravgift

12 § Regeringen får meddela föreskrifter om skyldighet att betala en årlig registeravgift.

Avgiftsskyldig för en viss båt är ägaren av båten. Som ägare av en registrerad båt anses den som är antecknad i fritidsbåtsregistret som ägare när avgiften skall tas ut. Om flera ägare är antecknade är de solidariskt betalningsansvariga.

13 § Om en båt frånhänts ägaren genom brott, är denne inte skyldig att betala registeravgift.

14 § Registeravgiften påförs genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i fritidsbåtsregistret utan att beslut meddelas.

15 § Den som har påförts registeravgift enligt 14 § får begära beslut om avgift.

Begäran skall ha kommit in till en länsstyrelse senast 30 dagar efter den

dag då avgiften senast skulle ha betalats. Har krav på avgiften tagits emot först sedan denna skulle ha betalats, räknas dock tiden från mottagningsdagen.

Prop. 1986/87: 121

16 § Betalas inte registeravgiften inom föreskriven tid får verkställighet ske enligt utsökningsbalken.

Ansvars- och överklagandebestämmelser m. m.

17 § Den som underlåter att fullgöra sin skyldighet enligt 7 § döms till böter.

18 § Den som underlåter att fullgöra sin skyldighet enligt 8 § och II § första stycket döms till böter, högst ettusen kronor.

Är såväl förutvarande som ny ägare skyldig att göra anmälan enligt 8 § första och andra styckena och lämnar en av dem föreskrivna uppgifter, är dock den andre fri från ansvar.

19 § I fråga om båt som ägs av bolag, förening eller annat samfund eller stiftelse eller annan sådan inrättning eller av flera personer med samäganderätt kan en länsstyrelse på begäran av samfundet, inrättningen eller samtliga delägare i fritidsbåtsregistret godta viss person som bärare av ägares skyldigheter och ansvar enligt denna lag. Vad som i lagen sägs rörande skyldigheter och ansvar för ägare av båt gäller därefter denne.

20 § Regeringen eller efter regeringens bemyndigande sjöfartsverket får i det särskilda fallet eller genom föreskrift medge undantag från bestämmelserna om registreringsplikt och avgiftsskyldighet i denna lag.

21 § En registermyndighets beslut i det särskilda fallet får överklagas hos kammarrätten genom besvär. Föreskrift om överklagande av sjöfartsverkets beslut med stöd av bemyndigande enligt 20 § meddelas av regeringen.

Påkallas beslut av en länsstyrelse enligt 15 § eller överklagas ett sådant beslut till domstol, befriar detta inte den avgiftsskyldige från att i behörig ordning betala avgift som påförts honom eller fastställts genom beslutet. Detta gäller inte om annat förordnas av länsstyrelsen eller domstolen.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1988.

2. Registreringsplikt inträder vid lagens ikraftträdande för en båt som då är sjösatt eller som tidigare har varit sjösatt. I stället för den i 7 § angivna tidsfristen skall gälla att anmälan för registrering skall ske senast den 1 april 1988.

3. En båt som vid ikraftträdandet är införd i det båtregister som förs enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. och som skall vara registrerad i fritidsbåtsregistret, skall genom sjöfartsverkets försorg utan dröjsmål överföras till detta register.

4. En båt som har upptagits i skeppsregistret enligt punkt 5 övergångsbestämmelserna till lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) skall ej införas i fritidsbåtsregistret. Avförs båten ur skeppsregistret enligt denna föreskrift skall den införas i fritidsbåtsregistret, om den skall vara registrerad enligt denna lag.

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

Prop. 1986/87:121

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

Skepps- och båtregistren samt skeppsbyggnadsregistret föras av 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.

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 (1987:00) om fritidsbåtsregister.* 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 1988.

¹ Senaste lydelse 1979:378.

3 Förslag till

Prop. 1986/87:121

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.

dels att 5 § skall upphöra att gälla,

dels att 1, 4, 7–9 §§ och övergångsbestämmelserna till lagen skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Registrering enligt denna lag sker i det båtregister som avses i 2 § sjölagen (1891:35 s. 1).

Registrering enligt denna lag sker i det båtregister som avses i 2 § *andra stycket* sjölagen (1891:35 s. 1).

Båtregisterärenden är ärenden om

1. registrering eller avregistrering av båt,
2. anteckning av båtförvärv,
3. annan införing i båtregistret, som sker på grund av föreskrift i lag eller annan författning.

4 §

I båtregistret skall införas varje svensk båt, som används yrkesmässigt till befordran av gods eller passagerare, till bogsering eller bärgning, till fiske eller annan fångst i *saltsjön* eller till uthyrning till allmänheten och vars skrov har en största längd av minst *sex* meter. Även mindre passagerarbåt skall införas i båtregistret, om den är konstruerad så att den kan föra fler än tolv passagerare.

I båtregistret skall införas varje svensk båt, som används yrkesmässigt till befordran av gods eller passagerare, till bogsering eller bärgning, till fiske eller annan fångst eller till uthyrning till allmänheten och vars skrov har en största längd av minst *fem* meter. Även mindre passagerarbåt skall införas i båtregistret, om den är konstruerad så att den kan föra fler än tolv passagerare.

Första stycket gäller också utländsk båt, som vanligen är förlagd till svensk hamn och vars ägare är bosatt i Sverige.

Regeringen får efter överenskommelse med främmande makt förordna om registreringsplikt även för annan fiskebåt än som avses i första stycket.

7 §

Båt skall avregistreras, om den

1. förolyckats, huggits upp eller förstörts,

2. på grund av överlåtelse eller eljest ej längre är *registreringsbar*,

3. försvunnit eller övergivits till sjöss och sedan ej hörts av under tre månader.

4. *ej är registreringspliktig och av ägaren anmäls för avregistrering.*

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.

8 §

Anmälan om avregistrering skall ske skriftligen.

Skall båt avregistreras enligt 7 § 1–3 är ägaren skyldig att inom en månad hos registermyndigheten anmäla båten för avregistrering. *Upphör 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 skall dömas till böter, högst femhundra kronor.

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.*

Den som underlåter att fullgöra sina skyldigheter enligt andra stycket skall dömas till böter, högst ettusen kronor.

9 §

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

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

Denna lag¹ träder i kraft den 1 juli 1979. Genom lagen upphävs båtregistreringslagen (1975:604).

Beror förvärv av villkor, som innefattar förbehåll om återtaganderätt, skall frist för anmälan av förvärvet ej i något fall räknas från dag före ikraftträdandet. Motsvarande gäller i fråga om frist för anmälan för registrering av nybyggd båt eller av sådan utländsk båt som avses i 4 § andra stycket eller av båt som utgör tillbehör till annat fartyg.

Båt som har upptagits i skeppsregistret enligt punkt 5 övergångsbestämmelserna till lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) skall ej införas i båtregistret. Avförs båten ur skeppsregistret enligt denna föreskrift, skall den införas i båtregistret, om den är registreringspliktig enligt denna lag. *Är den icke registreringspliktig, skall den ändå införas i båtregistret, om ej ägaren har begärt annat.*

Båt som har upptagits i skeppsregistret enligt punkt 5 övergångsbestämmelserna till lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) skall ej införas i båtregistret. Avförs båten ur skeppsregistret enligt denna föreskrift, skall den införas i båtregistret, om den är registreringspliktig enligt denna lag.

Denna lag² träder i kraft den 1 januari 1988.

¹ 1979:377.

² 1987:00.

4 Förslag till

Prop. 1986/87:121

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

I fråga om fartyg som är införda i *skepps- eller båtregistret* enligt 2 § 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 innehas på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

I fråga om fartyg som är införda i *skeppsregistret, båtregistret eller fritidshåtsregistret* 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 innehas på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1988.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 19 mars 1987

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Peterson, S. Andersson, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, Holmberg, Hellström, Wickbom, Johansson, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist

Föredragande: statsrådet Lönnqvist

Proposition om lag om fritidsbåtsregister, m. m.

1 Inledning

Enligt sjölagen (1891:35 s. 1) delas fartyg in i två kategorier. Till den första gruppen, som betecknas skepp, hör fartyg vars skrov har en största längd av minst 12 meter och en största bredd av minst 4 meter. I den andra kategorin ingår alla andra fartyg, vilka kallas båtar. I svensk lagstiftning finns vissa bestämmelser om registrering av fartyg. Svenska skepp skall sålunda enligt sjölagen registreras i ett särskilt skeppsregister. Genom registreringen kan skeppen användas som kreditsäkerhet. Registreringen erbjuder vidare underlag för samhällets tillsyn av yrkessjöfarten. Även vissa båtar skall registreras enligt bestämmelser i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. Denna registrering i ett båtregister avser huvudsakligen svenska båtar, som används för yrkesmässig sjöfart. Syftet med båtregistret är främst att bokföra yrkesmässigt använda båtar för tillsyn. Nämnda skepps- och båtregister förs av en särskild myndighet, sjöfartsregistret, som utgörs av en särskild enhet vid Stockholms tingsrätt.

Under vissa förutsättningar får även båtar som används för fritidsändamål registreras i båtregistret. Bestämmelser om en allmän registreringsplikt beträffande fritidsbåtar saknas emellertid i svensk lagstiftning.

I samband med tillkomsten av sjöfartsförordningen (1962:50) togs frågan om bl. a. en särskild registrering av fritidsbåtar upp. I prop. 1962:94 med förslag till sjöfartsförordning uttalade föredragande departementschefen att han inte ansåg behovet vara mera framträdande och att ytterligare erfarenhet av trafiken till sjöss borde avvaktas innan frågan om registrering närmare prövades. Riksdagen följde departementschefens förslag.

Frågan om registrering av fritidsbåtar togs åter upp i fritidsbåttutredningens betänkande (SOU 1974:95) Båtliv – Samhället och fritidsbåtarna. För att vidare utreda vissa frågor rörande registrering av fritidsbåtar tillkallade dåvarande chefen för jordbruksdepartementet, efter bemyndigande av regeringen, en särskild sakkunnig som i juni 1977 avlämnade betänkandet (SOU 1977:25) Båtliv 2 – Registerfrågan.

Betänkandena SOU 1974:95 och 1977:25 har remissbehandlats. Någon lagstiftning på grundval av utredningarna har inte kommit till stånd.

Den 7 juni 1984 uppdrog regeringen åt trafiksäkerhetsverket (TSV) att utarbeta ett förslag till införande och utformning av ett särskilt register för fritidsbåtar. TSV skulle enligt uppdraget bl. a. utreda möjligheten och lämpligheten av att låta registret omfatta i första hand alla motor- och segelbåtar med en största längd av 5 meter eller mera och som inte används yrkesmässigt. Med anledning av regeringens uppdrag lämnade TSV den 4 oktober 1984 ett förslag till utformning av ett båtregister. Rapporten har remissbehandlats. Rapportens lagförslag och en sammanfattning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1* och 2. Regeringen beslutade den 5 februari 1987 att inhämta lagrådets yttrande över förslag till lag om fritidsbåtsregister, m. m. De förslag som remitterades till lagrådet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 3*. Regeringen anmodade samma dag datainspektionen att avge yttrande enligt 2 a § datalagen (1973:289) över det förslag som remitterats till lagrådet. Lagrådets och datainspektionens yttranden bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 4* resp. *bilaga 5*.

Jag återkommer till lagrådets och datainspektionens yttranden i den allmänna motiveringen angående terminalåtkomst (avsnitt 3.2.2) och i specialmotiveringen till förslagen till lag om fritidsbåtsregister (avsnitt 5.1) och lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. (avsnitt 5.3).

2 Bakgrund

2.1 Båtliv och organisationer

Sverige har ca 14 300 km fastlandskust. Till vissa delar av denna kust hör en omfattande och vidsträckt skärgård, där enbart Stockholms skärgård innehåller ca 25 000 öar med ca 3 800 km östrand. Landet har vidare ca 100 000 större eller mindre sjöar och ca 60 000 km rinnande vattendrag av vilka en betydande del är farbara med båt. Sverige har således unika förutsättningar för ett rikt och differentierat båtliv.

Begreppet båtliv är betydligt vidare än begreppet fritidsbåtstrafik. Trafikmomentet i sig utgör en viktig men tidsmässigt begränsad del av det totala båtlivet. Betydligt mera omfattande är den del av tiden då fritidsbåten används som fritidsbostad, som baspunkt för naturvistelse, utflykter och olika former av rörligt friluftsliv eller som hjälpmedel vid fiske. Härtill kommer vidare de långa perioder när båten är stadigvarande förtöjd i hemmahamnen eller upplagd under vinterhalvåret, vilka perioder också rymmer inslag av verksamhet och rekreation.

Det har gjorts inventeringar av det svenska fritidsbåtsbeståndet. Enligt 1971 års fritidsbåtsundersökning, som gjordes på uppdrag av fritidsbåtutredningen, fanns det då ungefär 500 000 fritidsbåtar i landet. Undersökningen visade att roddbåtar var den vanligaste typen av fritidsbåt. Nästan lika vanlig var den öppna båten med en motor på mindre än 10 hästkrafter. Tillsammans svarade dessa två båttyper för mer än tre fjärdedelar av hela båtbeståndet. Enligt utredningen torde ungefär 70 000 båtar vara lämpliga

för övernattning. Det beräknades vidare finnas ungefär 65 000 motorbåtar utrustade med starkare motor än 10 hästkrafter.

Våren 1984 utfördes på begäran av Svenska Båtunionen, Sweboat och Svenska Seglarförbundet en undersökning rörande fritidsbåtsbeståndet. Enligt undersökningen hade båtbeståndet sedan år 1971 fördubblats och antalet fritidsbåtar uppgick nu till ungefär 1,1 miljon. Av dessa beräknades ungefär 170 000 vara användbara för övernattning. Enligt utredningen fanns det därutöver ungefär 155 000 motorbåtar utrustade med starkare motor än 10 hästkrafter.

Båtlivet har på många håll tidigt föranlett bildande av lokala och centrala organisationer.

På riksplanet finns i dag bl. a. Svenska Seglarförbundet (bildat år 1905), Svenska Kryssarklubben (bildad år 1923) och Svenska Båtunionen (tidigare Sveriges Motorbåtunion, bildad år 1928), vilka tillsammans bildat Sjösportens Samarbetsdelegation (SSD), som gemensamt remissorgan och samarbetsforum.

Svenska Seglarförbundet utgörs av 22 distriktsseglarförbund med 550 klubbar eller sällskap med sammanlagt 140 000 medlemmar. Svenska Kryssarklubben omfattar på riksplanet 28 000 direktanslutna medlemmar. Svenska Båtunionen är en sammanslutning av 22 regionala båtförbund med 600 klubbar och 112 000 medlemmar. Organisationen arbetar som en samlad union för anslutna klubbar och förbund. Målsättningen är att centralt, regionalt och lokalt främja båtlivets gemensamma intressen.

De olika riksorganisationernas verksamhet spänner i princip över hela det svenska båtlivet. Säkerhets-, trygghets- och utbildningsfrågor samt tekniska frågor utgör i större eller mindre utsträckning inslag i samtliga förbunds arbete. Därtill kommer tävlingsfrågor – särskilt för Svenska Kanotförbundet, Svenska Kanotseglarförbundet, Svenska Racerbåtförbundet, Svenska Roddförbundet, Svenska Seglarförbundet och Svenska Vattenskidförbundet.

För de lokala båtklubbarna utgör ofta hamn- och uppläggningsfrågorna de dominerande arbetsuppgifterna.

2.2 Betänkandet (SOU 1974:95) Båtliv – Samhället och fritidsbåtarna

Fritidsbåttutredningen redovisade en rad förslag i frågor som hör samman med den växande fritidsbåtstrafiken. De statliga och kommunala insatserna för fritidsbåtarna kartlades och en bedömning av servicebehovet gjordes. Utredningen skulle – i syfte att förbättra möjligheterna att identifiera och övervaka fritidsbåtar – enligt sina direktiv ävenutreda frågan om obligatorisk registrering av vissa fritidsbåtar och lägga fram förslag till utformning av ett fritidsbåtsregister.

Utredningen redovisade från samhällssynpunkt positiva aspekter på båtlivet och även de problem – främst avseende säkerhet, miljö och ekonomi – som båtlivet medför eller kan komma att medföra vid en fortsatt utveckling. Utredningen visade också att båtlivet utgör en av våra mest utbredda

och populära fritidssysselsättningar med stark karaktär av familjeaktivitet och stor spridning bland alla medborgar- och åldersgrupper.

Utredningen konstaterade bl. a. att en registrering av fritidsbåtar skulle ge det erforderliga planeringsunderlaget för byggande av småbåtshamnar. Registreringen och den därmed sammanhängande numreringen av vissa fritidsbåtar skulle vidare underlätta spaning efter t. ex. saknade båtar, möjliggöra uppföljning av en frivillig förarutbildning och öppna en möjlighet till direktinformation till båtägarna i t. ex. sjösäkerhets- och sjötrafikfrågor.

Utredningen föreslog registrering av alla motordrivna båtar och segelbåtar inom svenskt sjöterritorium om båtarnas ägare hade hemvist i Sverige eller båten hade hemmahamn i riket. Antalet registreringspliktiga båtar uppskattades till ca 360 000. Vissa detaljfrågor avseende båtregistrets utformning m. m. borde enligt utredningen överlämnas till en särskild arbetsgrupp.

Drygt 60 remissinstanser yttrade sig över fritidsbåtoutredningens betänkande. Flertalet remissinstanser tillstyrkte i princip en registrering, men de flesta framförde erinringar mot utredningens förslag.

2.3 Betänkandet (SOU 1977:25) Båtliv 2 – Registerfrågan

Utredningen om registrering av fritidsbåtar redovisade sammanfattningsvis tre registreringsalternativ och förordade ett. Enligt detta erfordrades inte något register över fritidsbåtar utan endast ett enkelt adressregister för avgiftsavisering, om båtavgift skulle erläggas.

Mot bakgrund av sitt förordade registerlösa alternativ föreslog utredningen vissa kompletterande åtgärder beträffande planering och identifiering av båtar. Bl. a. föreslogs att en riksomfattande statistisk undersökning av hela beståndet skulle genomföras med lämplig tidsintervall.

Utredningens betänkande gavs en bred remiss. Ett mindre antal remissinstanser tillstyrkte i huvudsak en uppläggning enligt det förslag som utredningen lagt fram. Flertalet remissinstanser avstyrkte dock förslaget och förordade en mera omfattande registrering.

2.4 Trafiksäkerhetsverkets förslag till ett register för båtar

Sammanfattningsvis föreslår trafiksäkerhetsverket ett registreringssystem för båtar analogt med det befintliga bilregistret. TSV föreslår att registret skall föras med hjälp av automatisk databehandling (ADB) och omfatta alla sjösatta motor- och segelbåtar vars skrov har en största längd av 5 meter eller mera eller drivs med motor som är starkare än 13 kilowatt vilket motsvarar ca 18 hästkrafter. Både fritidsbåtar och yrkesmässigt använda båtar skall således ingå i registret.

Registret skall enligt förslaget inte omfatta båtar som till hälften eller mer ägs av utländska fysiska personer som är bosatta utomlands eller av utländska juridiska personer. Båtar som tillhör staten och är avsedda uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift skall inte heller regi-

streras. Vidare skall registrerade båtar tilldelas en särskild identifieringsbeteckning som skall anbringas på skrovets båda sidor.

Registret skall finansieras genom en årlig avgift för varje registrerad båt.

Registret skall innehålla vissa persondata om ägaren och vissa uppgifter om båten. Uppläggningsen av registret föreslås ske uteslutande med hjälp av båtägarens egna uppgifter.

Som central registermyndighet föreslås TSV, bl. a. eftersom befintligt bil- och körkortsregister avses utnyttjas. Länsstyrelserna föreslås som regionala registermyndigheter.

Kostnaden för att upprätta registret beräknas till drygt 12 milj. kr. i 1984 års prisnivå. De årliga driftskostnaderna beräknas till drygt 7,6 milj. kr. i 1984 års prisnivå. Om de avgiftsskyldiga båtägarna betalar hela kostnaden för registeruppläggningsen blir avgiften ca 30 kr. per båt. Till detta kommer driftskostnader per båt med ca 20 kr. Den som äger en registreringspliktig båt skulle således få betala ca 50 kr. det första året och följande år ca 20 kr. Periodisering av uppläggningskostnaden under en femårsperiod medför en årlig kostnad de första fem åren om ca 25 kr. per år.

2.5 Gällande bestämmelser om registrering av båtar

Enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. skall vissa båtar införas i båtregistret om de används yrkesmässigt till befordran av gods eller passagerare, till bogsering eller bärgning, till fiske eller annan fångst i saltsjön eller till uthyrning till allmänheten. Registreringsplikten omfattar alla svenska båtar som har en största längd av minst 6 meter. Även mindre passagerarbåtar skall registreras om de är konstruerade för att föra fler än tolv passagerare. Registreringsplikten gäller även utländsk båt som vanligen är förlagd till svensk hamn och vars ägare är bosatt i Sverige. Lagen innehåller även en bestämmelse om frivillig registrering. Enligt denna regel får en icke registreringspliktig svensk båt föras in i registret om dess skrov har en största längd av minst 6 meter eller om det med hänsyn till båtens typ och användning, dess tilldelning av anropssignal för radiostation eller eljest finns särskilda skäl att den registreras.

Enligt lagen gäller vidare att en båt skall avregistreras om den

1. förolyckats, huggits upp eller förstörts,
2. på grund av överlåtelse eller eljest ej längre är registreringsbar,
3. försvunnit eller övergetts till sjöss och sedan ej hörts av under tre månader, eller
4. ej är registreringspliktig och av ägaren anmäls för avregistrering.

I september 1986 upptog båtregistret ca 5 600 båtar, varav ca 4 200 fiskebåtar. Av de återstående ca 1 400 båtarna är ca 800 frivilligt registrerade fritidsbåtar.

Syftet med båtregistreringen är, i första hand, att tillgodose ett offentligt gråttsligt behov av att registrera de båtar som står under samhällets tillsyn. Till skillnad från registreringen av skepp har båtregistreringen inte någon privaträttslig betydelse.

3 Allmän motivering

3.1 Allmänna utgångspunkter

Sverige har utomordentliga naturliga förutsättningar för ett stort och varierande båtliv. Fritidsbåten öppnar eller vidgar möjligheterna till en rad aktiviteter med stor attraktionskraft såsom naturupplevelser, bad, fiske, dagsutflykter, weekend- och långturer och tävlingsverksamhet av olika slag. Intresset för båtar och båtliv har tidigt vuxit fram i Sverige. I takt med den allmänna välståndsutvecklingen har också antalet båtar och utövare av båtliv ökat snabbt. Antalet fritidsbåtar i vårt land beräknas ha fördubblats under de senaste femton åren. I dag beräknas över två miljoner människor spridda över hela landet utöva båtliv i någon form.

Med den utveckling som varit måste båtlivet nu ses som en betydelsefull rekreationsform och fritidssysselsättning i vårt land. Båtlivet är till stor del en rekreationsform för hela familjen och engagerar människor ur alla åldrar och samhällsgrupper. Skötseln av båten och medverkan i föreningsverksamhet är för många människor en av de viktigaste fritids- och hobbyverksamheterna. Det är också en aktivitet som i stor utsträckning intresserar och engagerar barn och ungdomar. Sammantaget fyller därför båtlivet enligt min uppfattning en viktig social funktion.

Också från turistsynpunkt är båtlivets utveckling av intresse. Enligt vissa uppskattningar uppgår det totala antalet bäddnätter under en båt-säsong till ca 10 miljoner. Därtill kommer dagsutflykter av mycket stor omfattning. För bl. a. många kustkommuner är därför båtlivet en semesterform som är av ökande turistisk betydelse. För den enskilde kan båtsemester ha ett attraktionsvärde genom att den är en semesterform som i många fall är relativt billig. Ett ökat båtsemestrande i Sverige — såväl genom att svenskar väljer denna semesterform i stället för en utlandsresa som genom att utländska båtturister lockas till svenska farvatten — har också betydelse för turistbalansen och därmed för handelsbalansen.

Jag har här kortfattat berört några av de värden båtlivet har från allmän synpunkt. För många enskilda människor ligger båtlivets värde till stor del i möjligheten till nära kontakt med naturen, till ostördhet och till en känsla av frihet. Vår rikedom på sjöar, vattendrag och kustvatten gör att dessa värden i stor utsträckning kan bibehållas trots båtlivets expansion.

Samtidigt är det ofrånkomligt att båtlivet i många områden, särskilt de attraktiva kust- och skärgårdsområdena och områden nära storstäder, fått en annan karaktär än tidigare. Den tekniska utvecklingen när det gäller båtar och utrustning har ändrat förutsättningarna för båtlivet. Det kraftigt ökande båtantalet gör det nödvändigt för dem som vistas i båtar att i ökad utsträckning anpassa sig och ta hänsyn till varandra, till den bofasta befolkningen samt till behovet av skydd av natur och miljö.

Båtlivets snabba utveckling ställer krav såväl på dess utövare som på

samhället. Från samhällets sida har också gjorts successivt ökade insatser för att främja båtlivet. Genom insatser för bl. a. provning av båtar och utrustning, förbättrad utprickning, utbildning och information, väderprognoser samt sjöräddning har säkerheten till sjöss kunnat öka trots den kraftigt ökade fritidsbåtstrafiken. Genom insatser för naturvård, friluftsliv och renhållning har attraktiva områden för båtlivet kunnat bibehållas och utvecklas och nedskräpningen minskat.

Jag ser det som angeläget att båtlivet kan fortsätta att utvecklas. Allt flera människor bör få möjligheter att ta del av de värden i form av friluftsliv och naturupplevelser som båtlivet erbjuder. Detta innebär emellertid ytterligare ökade krav såväl på utövare som på samhället. För att en fortsatt positiv utveckling skall kunna underlättas behövs bl. a. förbättrade möjligheter till tillsyn och service samt till överblick över båtlivets utveckling som underlag för planering i olika avseenden. I detta sammanhang är frågan om registrering av vissa fritidsbåtar av central vikt. Som framgått av min tidigare redogörelse har denna fråga utretts och diskuterats under en lång tid. Jag ser det som angeläget att frågan nu tas upp till avgörande.

3.2 Förslag till ett fritidsbåtsregister

3.2.1 Registrets ändamål och innehåll

Mitt förslag: Ett fritidsbåtsregister inrättas. Registret, som skall föras med hjälp av ADB, skall ha till huvudsakligt ändamål att tjäna som underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt planering av trafiken med fritidsbåtar. Registret skall också kunna användas vid planering som avser turism, friluftsliv och naturvård samt för utredning rörande skatter, tullar och indrivning. Registerfrågorna skall i sina huvuddrag regleras i en ny lag om fritidsbåtsregister.

TSV:s förslag: Se redogörelsen i avsnitt 2.4.

Remissinstanserna: Allmänt sett är remissopinionen splittrad. Bland remissvaren finns synpunkter på både behovet av ett båtregister och TSV:s förslag i sak.

Beträffande de instanser som har uttalat sig i sak rörande TSV:s förslag kan sammanfattningsvis sägas att de flesta är i huvudsak positiva. Den kritik som förs fram gäller enskildheter i förslaget. Bland de i huvudsak positiva remissinstanserna kan nämnas rikspolisstyrelsen, generaltullstyrelsen, försäkringsinspektionen, riksskatteverket, statens naturvårdsverk, en majoritet av länsstyrelserna samt landstingsförbundet.

Bland de remissinstanser som avvisar förslaget eller är övervägande negativa kan nämnas sjöfartsregistret, sjöfartsverket, datainspektionen, fiskeristyrelsen, sjösäkerhetsrådet, flera länsstyrelser samt Sjösportens Samarbetsdelegation. Kritiken gäller dels registersystemets uppläggning i stort, dels enskilda bestämmelser i lagförslaget. Fiskeristyrelsens invändningar gäller förslaget att registrera fiskebåtar tillsammans med fritidsbåtar.

Skälen för mitt förslag: Liksom fritidsbåtutredningen finner jag att det finns åtskilliga skäl för att inrätta ett register för fritidsbåtar. Framför allt anser jag att ett register skulle kunna vara till stor nytta för de myndigheter som är verksamma i kontrollen av ordningen och säkerheten till sjöss. Ett register kan underlätta för kustbevakningen, sjöpolisen m. fl. att identifiera båtar som framförs eller nyttjas på otillåtet sätt samt underlätta spaning efter försvunna eller stulna båtar. Även ägaren till en observerad båt kan identifieras genom ett register. Registret kan vidare användas i samband med fisketillsyn.

Det finns utöver kontrollen av ordningen och säkerheten till sjöss många andra verksamhetsområden i vilka ett fritidsbåtsregister med stor fördel skulle kunna användas.

Fritidsbåtutredningen konstaterade att behovet av statistiskt material rörande fritidsbåtar är stort. Det är enligt utredningen viktigt att sådant material kontinuerligt förnyas så att utvecklingen av båtbeståndet – vad avser omfattning, struktur och lokalisering – väl kan följas. Det statistiska materialet kan tjäna som planeringsunderlag i frågor som rör trafik med fritidsbåtar. Registret kan vidare användas i planeringen av hamnbyggnationer och annan samhällelig båtservice. Utredningens synpunkter äger enligt min mening alltjämt giltighet. Tillgång till statistiska uppgifter är således värdefull som planeringsunderlag för åtgärder inom flera viktiga områden. Bl. a. kan nämnas åtgärder som avser säkerhet och trafik samt turism, friluftsliv (inkl. fritidsfiske) och miljö- och naturvård. Genom en registrering av fritidsbåtar kan det statistiska materialet erhållas på ett enkelt och rationellt sätt.

Enligt den nyligen beslutade lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn får ett fartyg i allmän hamn flyttas av hamninnehavaren, om fartyget hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter. Lagen kan även tillämpas på fritidsbåtar. Enligt lagen är båtens ägare skyldig att ersätta kostnaderna för flyttningen. I fråga om fartyg som är införda i nuvarande skepps- eller båtregister skall den som är antecknad i registret anses som ägare. När det gäller fritidsbåtar medför gällande ordning att det i varje särskilt fall måste utredas vem som är ägare. Ett fritidsbåtsregister skulle underlätta tillämpningen av bestämmelserna om betalningsansvar.

I framtiden kan säkerhets- och naturvårdsskäl komma att aktualisera behovet av speciella bestämmelser avseende hastighet m. m. för vissa båt- och motortyper eller för vissa regioner. Ett fritidsbåtsregister bör göra det möjligt att ur denna aspekt överblicka fritidsbåtsbeståndet och dess sammansättning samt att begränsa eventuella bestämmelser till att gälla enbart de båtar och regioner där sådana bestämmelser erfordras. Ett fritidsbåtsregister bör även medge direkt informationskontakt med berörda båtägare i en sådan situation.

Ansvarsförsäkring är inte obligatorisk för fritidsbåtar. Frågan har flera gånger behandlats i riksdagen med anledning av väckta motioner. I LU 1985/86:26 s. 13 har sålunda lagutskottet anfört att det i hög grad är angeläget att den som skadas vid en sjöolycka kan få fullgod ersättning och att detta med någorlunda säkerhet endast kan garanteras om samtliga

båtförare har en ansvarsförsäkring. Innan frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring övervägs måste dock enligt utskottet registreringsfrågan lösas.

Som riksdagen har anfört torde en förutsättning för en obligatorisk ansvarsförsäkring vara att registreringsfrågan har lösts på ett tillfredsställande sätt. I enlighet med vad riksdagen vidare uttalat har frågan om ansvarsförsäkring därför vilat i avbidan på att förevarande lagstiftningsärende skall slutföras. Försäkringsfrågan kommer fortsatt att övervägas inom regeringskansliet. Det kan även finnas anledning att ta upp frågan inom ramen för det nordiska lagstiftningssamarbetet.

Som tidigare nämnts är båtlivet en av våra mest utbredda och populära fritidssysselsättningar. För att underlätta och effektivisera planering och insatser är det värdefullt att genom enkäter inhämta information från båtägarna om vanor, önskemål m. m. Ett register borde göra det möjligt att nå båtägarna i detta syfte. Registret kan även användas för att nå enskilda båtägare med information om bl. a. aktuell lagstiftning, sjösäkerhetsfrågor och naturvårdsinformation.

Uttjänta fritidsbåtar som övergivits vid stränderna eller sänkts på grunt vatten har i många fall utgjort ett miljöproblem. Genom att trä fram till mitten av 1960-talet varit det dominerande skrovmaterialet har dock båtarna i regel inom relativt kort tid förintats eller utan större olägenhet kunnat brännas eller på annat sätt förstöras eller användas. Genom plastens genombrott har emellertid situationen förändrats. Även de tidigast tillverkade plastbåtarna torde i betydande omfattning ännu vara i bruk, men förr eller senare kommer självfallet den tidpunkt då även en plastbåt betraktas som uttjänt och färdig att skrotas. Problemet uppstår då hur destruktionen skall ske. Återanvändning av materialet förekommer inte och att bränna upp skrovet skapar miljöproblem i form av luftföroreningar. För närvarande saknas i de flesta fall möjlighet att spåra ägaren till en övergiven båt. Ett båtregister bör kunna ge god information om avgången av uttjänta båtar. Samhället får härigenom bättre möjligheter att kontrollera och styra hanteringen av uttjänta båtar.

Under senare år har tull och polis kunnat konstatera en ökning av i landet insmugglade fritidsbåtar. Härigenom har statskassan undandragits skatt och tullavgifter. Ett fritidsbåtsregister skulle kunna få stor betydelse för kontrollen av denna införsel.

Det svenska fritidsbåtsbeståndet representerar ett betydande värde. Det är inte otroligt att en del fritidsbåtar undandras förmögenhetsbeskattning. Båtar kan även tjäna som investeringsobjekt för obeskattade inkomster. En registrering av fritidsbåtarna skulle därför kunna möjliggöra en mera verksam inkomst- och förmögenhetsskattekontroll. Vidare skulle kronofogdemyndigheternas indrivningsverksamhet kunna göras effektivare.

Med stöd av det anförda anser jag att det nu finns skäl för att inrätta ett fritidsbåtsregister. Registret bör föras med hjälp av ADB. Registrets huvudsakliga ändamål skall vara att tjäna som underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt för planering av trafiken med fritidsbåtar. Det är dessa centrala användningsområden som skall vara bestämmande för införande och lagring av uppgifter i registret, dvs. för själva registerföringen.

De grundläggande bestämmelserna om fritidsbåtsregistret bör tas in i en ny lag, lag om fritidsbåtsregister.

Av min redogörelse rörande behovet av ett fritidsbåtsregister framgår att uppgifterna i ett register kan ha stor betydelse inom många andra områden än de som jag angett som registrets huvudsakliga användningsområden. Främst syftar jag på det vidare planeringsarbete beträffande fritidsbåtar som bör utföras utöver planeringen av fritidsbåtstrafik i inskränt mening. Detta vidare arbete bör enligt min mening omfatta frågor om turism, friluftsliv (inkl. fritidsfiske) och naturvård. Tillgång till fritidsbåtsregistret torde vara mycket värdefull i ett sådant planeringsarbete. Registret bör vidare, som jag nyss berört, kunna användas i utredningar rörande skatter och tullar samt i samband med indrivningsverksamhet.

I lagen om fritidsbåtsregister bör slås fast att registret får användas i nu berörda verksamheter.

Det bör i detta sammanhang framhållas att uppgifterna i ett fritidsbåtsregister i enlighet med offentlighetsprincipen är tillgängliga för var och en, med de inskränkningar som följer av sekretesslagen (1980:100). Min beskrivning av registrets användningsområden är således inte fullständig.

Jag går härnäst in på vilket innehåll registret huvudsakligen bör ha. Med hänsyn till registrets ändamål bör till att börja med uppgifter om båtens ägare finnas registrerade. Beträffande båten bör följande uppgifter ingå i registret: båtens namn, båtslag, fabrikat och typ, tillverkningsnummer, skrovets yttre mått och färg, byggnadsår, byggnadsmaterial, motoreffekt samt förvärvsdatum. För att båten skall kunna identifieras måste också en identitetsbeteckning registreras. Det bör ankomma på regeringen att närmare föreskriva vilka uppgifter som skall registreras.

Mot de för samhället och den enskilde positiva effekterna av en registrering skall ställas de besvär och obehag samt kostnader en registrering kan komma att vålla båtägare.

De uppgifter som är tänkta att ingå i registret kan enligt min mening knappast anses på ett otillbörligt sätt kränka den personliga integriteten. Det torde inte heller för de allra flesta båtägare medföra något besvär att lämna uppgifterna. Efter den första registreringen inskränks dessutom båtägares medverkan till en skyldighet att anmäla eventuella förändringar av de registrerade uppgifterna.

Vad härnäst gäller kostnaderna för registreringen anser jag att dessa inte kommer att bli särskilt betungande i förhållande till de fördelar ett register kan medföra. En närmare redogörelse rörande kostnaderna för registreringen lämnas i avsnitt 3.2.5.

3.2.2 Registeransvar m. m.

Mitt förslag: Registreringen av fritidsbåtar skall ske efter mönster i bil- och körkortssystemet. Sjöfartsverket skall vara central registermyndighet och länsstyrelserna regionala registermyndigheter.

TSV:s förslag: Registreringen av fritidsbåtar skall ske med utnyttjande av nuvarande organisation för bil- och körkortsregistreringen. TSV skall vara central registermyndighet och länsstyrelserna regionala registermyndigheter.

Remissinstanserna: Flertalet av de remissinstanser som har yttrat sig i denna del har tillstyrkt förslaget. Datainspektionen har dock ifrågasatt förslaget förenlighet med datalagen (1973:289). Inspektionen påpekar bl. a. att datalagen bygger på den förutsättningen att ett personregister som förs med stöd av ADB skall vara ett hjälpmedel i den registeransvariges verksamhet. I förslaget finns inget underlag för att TSV skulle bedriva en verksamhet i vilket fritidsbåtsregistret kan användas som hjälpmedel. Datainspektionen menar därför att TSV inte kan vara registeransvarigt på det sätt datalagen förutsätter. Datainspektionen anser med hänsyn härtill att frågan om ändamål och registeransvar bör övervägas ytterligare.

Skälen för mitt förslag:

Registeransvariga myndigheter

Enligt 1 § datalagen är den registeransvarig för vars verksamhet ett personregister förs, om han förfogar över registret. I den av TSV föreslagna ordningen är TSV registeransvarigt. TSV skall dessutom förfoga över registret. Enligt datainspektionen kan emellertid inte TSV enligt datalagen fungera som registeransvarig, eftersom registret inte skall föras för TSV:s räkning.

Jag har övervägt frågan om någon annan myndighet lämpligen bör anförtros uppgiften att vara central registermyndighet. Jag har därvid, efter samråd särskilt med chefen för kommunikationsdepartementet, funnit att sjöfartsverket bör vara registeransvarigt av främst följande skäl. Den centrala myndighet som har de mest omfattande kontakterna med och därmed kunskaperna om fritidsbåtsfrågor är sjöfartsverket. I dess verksamhet ingår en rad uppgifter som rör fritidsbåtar. Som exempel kan nämnas att sjöfartsverket

- svarar för fyrbelysning och utmärkning av farleder, däribland även särskilda fritidsbåtsleder,
- svarar för sjöräddningstjänst, som till helt övervägande del betjänar fritidsbåtarna,
- har initierat och bekostat säkerhetshöjande åtgärder med sikte främst på fritidsbåtarna, t. ex. väderprognoser,
- handhar den frivilliga säkerhetsmässiga typprovningen av fritidsbåtar,
- utger sjökort och båtsportkort samt olika nautiska publikationer,
- har tillsammans med båtorganisationerna utvecklat och förenklat frågorna rörande utbildning av fritidsbåtsförare genom Nämnden för båtlivsutbildning.

Mot den här bakgrunden och med beaktande av hur registerändamålet har utformats ter det sig naturligt att sjöfartsverket blir huvudansvarigt för fritidsbåtsregistret.

Registret bör enligt min mening byggas upp på samma sätt som bilregistret. Registrering av motordrivna fordon, släpfordon och terrängsläp sker i

ett för landet gemensamt bilregister. Registret förs genom ADB av TSV som central registreringsmyndighet. Länsstyrelserna fungerar som regionala registreringsmyndigheter. Genom de senare tillgodoses bilägarnas behov av service i registerfrågor.

En motsvarande modell för fritidsbåtsregistreringen skulle innebära att sjöfartsverket är central registermyndighet. Länsstyrelserna blir regionala registermyndigheter. Liksom i bilregistersystemet är det länsstyrelserna som skall handlägga registerärendena och ha den egentliga kontakten med de registreringspliktiga. Det är betydelsefullt att båtägarnas behov av service i registerfrågor kan tillgodoses genom den regionala organisationen.

Sjöfartsverket och länsstyrelserna skall förfoga över hela fritidsbåtsregistret. Dessa myndigheter blir gemensamt ansvariga för registret.

TSV:s datasystem för bilregistret utnyttjas

För bilregistreringen finns ett väl fungerande kommunikationssystem och ett etablerat samarbete mellan TSV och länsstyrelserna. Organisationen är utbyggd och det finns ett effektivt system för bearbetning, kommunikation och lagring av data samt för produktionen och distributionen av utskrifter m. m.

Fritidsbåtsregistret bör enligt min mening byggas upp med utnyttjande av existerande datasystem. På så sätt har man möjlighet att hålla kostnaderna nere. Av stor betydelse är även att ett system väljs som har goda utvecklingsmöjligheter. Framtida behov av andra uppgifter av vikt för t. ex. samhällets planering bör nämligen, utan att registreringsutformningen skall behöva ändras, kunna tillföras registret.

Genom ett särskilt avtal mellan sjöfartsverket och TSV bör TSV:s datakapacitet kunna utnyttjas. Genom avtalet bör TSV ges uppdraget att tillhandahålla datakapacitet och ombesörja registrering och avgiftsuppbörd. Detta avtal bör även omfatta kostnads- och ansvarsfördelning mellan sjöfartsverket och TSV.

Terminalåtkomst till registret

Sjöfartsverket och länsstyrelserna skall, enligt vad jag tidigare har föreslagit, som ansvariga registermyndigheter ha förfoganderätt till hela fritidsbåtsregistret. Härav följer att myndigheterna också bör ha terminalåtkomst till registret. Som nämnts skall fritidsbåtsregistret bl. a. ha till ändamål att ge underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss. Polismyndigheterna är verksamma inom dessa områden. Också de bör därför ha terminalåtkomst till registret.

Jag har också framhållit att ett fritidsbåtsregister rutinmässigt bör kunna användas för utredningar rörande skatter, tullar och indrivning. Det är därför lämpligt att också ge tullmyndighet, riksskatteverket, länsskattemyndighet, lokal skattemyndighet och kronofogdemyndighet möjlighet att få terminalåtkomst till fritidsbåtsregistret.

Möjligheten till terminalåtkomst för de myndigheter jag nu angett inne-

bär att de kan få direkt tillgång till registrerade uppgifter. Terminalåtkomsten medför naturligtvis inte rätt att förändra registrets innehåll. Sådan rätt har endast de myndigheter som förfogar över registret, dvs. sjöfartsverket och länsstyrelserna.

I avsnitt 3.2.1 har jag nämnt att uppgifterna i fritidsbåtsregistret bör kunna användas i planeringsarbetet rörande turism och friluftsliv inkl. fritidsfiske. Sveriges turistråd har huvudansvaret för frågor om turism och rekreation. Enligt min mening borde turistrådet ha stor nytta av det statistiska underlag som ett fritidsbåtsregister ger möjligheter till. Som jag tidigare nämnt bör ett fritidsbåtsregister även kunna användas som underlag för planering på naturvårdens och fiskevårdens områden. Statens naturvårdsverk och fiskeristyrelsen är ansvariga myndigheter inom nämnda områden. För att tillgodose dessa myndigheters och turistrådets behov av uppgifter från fritidsbåtsregistret föreslog jag i lagrådsremissen att de skulle ges möjlighet till terminalåtkomst till registret.

Datainspektionen har i sitt yttrande enligt 2 a § datalagen anført att syftet med terminalåtkomst till fritidsbåtsregistret i flertalet fall är att möjliggöra övervakning och kontroll. Inspektionen har inte kunnat finna att terminalåtkomst är påkallad för naturvårdsverket, Sveriges turistråd eller fiskeristyrelsen. Enligt datainspektionen skulle registret i nämnda fall vara av värde främst för planeringsändamål. Detta syfte bör enligt inspektionen tillgodoses i annan ordning.

Lagrådet har förklarat sig dela datainspektionens uppfattning angående terminalåtkomst för statens naturvårdsverk, Sveriges turistråd och fiskeristyrelsen.

Som jag tidigare framhållit kommer naturvårdsverket, Sveriges turistråd och fiskeristyrelsen främst ha nytta av fritidsbåtsregistret för planeringsändamål. Jag kan därför biträda datainspektionens och lagrådets bedömning att deras behov av uppgifter bör kunna tillgodoses i annan ordning än genom terminalåtkomst till registret. Genom att vända sig till sjöfartsverket bör naturvårdsverket och fiskeristyrelsen och Sveriges turistråd kunna få del av de uppgifter eller de statistiska sammanställningar de önskar. Det bör ingå i sjöfartsverkets uppgifter som registeransvarig att tillhandahålla de nämnda myndigheterna och rådet de uppgifter och sammanställningar som krävs för planeringen.

3.2.3 Registrets tillämpningsområde

Ett eller två båtregister?

Mitt förslag: Registrering av båtar skall ske i två register. Medan fritidsbåtar skall registreras i det föreslagna nya registret skall liksom hittills båtar som används för yrkesmässig sjöfart registreras i det särskilda båtregistret som ingår i sjöfartsregistret.

TSV:s förslag: Fritidsbåtar och yrkesmässigt använda båtar skall registreras i ett och samma register.

Remissinstanserna: TSV:s förslag i denna del har fått ett blandat mottagande. Bland de instanser som är negativa kan nämnas sjöfartsverket, fiskeristyrelsen och Sjösportens Samarbetsdelegation. Det har bl. a. påpekats att registreringen av yrkesmässigt använda båtar fyller en annan funktion än en registrering av fritidsbåtar. Registreringen vid sjöfartsregistret avser tillsynskrävande båtar och det är naturligt att behålla denna registrering. Fiskeristyrelsen har påpekat att registreringen av fiskefartyg skulle bli mycket splittrad om TSV:s förslag genomförs. I stället för två register vid en myndighet (skepps- och båtregistret vid sjöfartsregistret) skulle man få 24 nya registermyndigheter utöver sjöfartsregistret.

De remissinstanser som är positiva till TSV:s förslag nämner särskilt att det skulle vara rationellt att behandla alla båtar i ett register.

Skälen för mitt förslag: Man kan inte bortse från att ett enda båtregister skulle erbjuda flera fördelar. Den främsta är att det skulle vara rationellt att registrera fartyg av samma slag i ett register. Enligt min mening finns det emellertid åtskilligt som talar för att man behåller det särskilda registret för yrkesmässigt använda båtar.

Fartyg inom yrkessjöfarten står under sjöfartsinspektionens tillsyn. Den nuvarande registreringen av yrkesmässigt använda fartyg sker främst för att erbjuda underlag för tillsynen. Registreringen görs i två register och administreras av en myndighet, sjöfartsregistret. Gällande ordning är väl beprövad och rutinerna är inarbetade. Som framgår av vad jag tidigare har anfört, se avsnitt 3.2.1, har registreringen av fritidsbåtar i huvudsak andra ändamål. Det måste också tas i beaktande att de yrkesmässigt använda båtarna till sin typ regelmässigt avviker från fritidsbåtarna. Den övervägande delen av de yrkesmässigt använda båtarna – ca 4 200 av 5 600 – är fiskebåtar. Dessa är oftast byggda i ett fåtal exemplar av varje typ och de har kvalificerad utrustning. Fritidsbåtar byggs ofta i större serier. Fiskebåtarna avviker vidare från fritidsbåtarna så till vida att de har ett särskilt identifieringssystem genom distriktsbeteckningar som är baserade på kommuner.

En organisation enligt TSV:s förslag medför att 24 regionala och en central myndighet skulle handha registreringen av yrkesmässigt använda båtar. Dessutom skulle yrkesmässigt använda skepp registreras av ytterligare en myndighet, sjöfartsregistret. Enligt min mening skulle en sådan ordning leda till onödig splittring av registreringsverksamheten. Särskilt beträffande fiskefartyg skulle splittringen bli påtaglig eftersom fiskeskeppen alltså skulle registreras av sjöfartsregistret medan fiskebåtarna skulle delas upp på 24 länsstyrelser. Mot bakgrund av det anförda bör registreringen av yrkesmässigt använda fartyg koncentreras så mycket som möjligt.

En annan omständighet som talar mot TSV:s modell är att registrering av båtbyggnadsförskott skall ske hos Stockholms tingsrätt, dvs. samma domstol som för sjöfartsregistret. Enligt lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott kan den som har beställt en båt och lämnat eller utfäst sig att lämna tillverkaren förskott av pengar eller byggnadsämnen låta ta in avtal i protokollet hos Stockholms tingsrätt. På det sättet vinner beställaren förmånsrätt i byggnadsämnen och vad som för hans räkning tillverkats med förskottet i den händelse tillverkaren kommer på obestånd.

I valet mellan ett system med ett enda båtregister och den av mig förordade ordningen vill jag slutligen nämna en praktisk fråga av viss betydelse. I nuvarande båtregister finns ca 5 600 båtar registrerade varav ca 4 800 är yrkesmässigt använda båtar. En övergång till ett enda båtregister skulle alltså kräva att ca 4 800 båtar omregistreras i ett nytt register med de praktiska konsekvenser det kan medföra. Om det nuvarande systemet för registrering av yrkesmässigt använda båtar behålls, kommer endast ca 800 båtar att föras över till det nya systemet.

Registrets omfattning vad gäller båtstorlek m. m.

Mitt förslag: Varje svensk fritidsbåt som vanligen är förlagd i Sverige skall registreras i fritidsbåtsregistret om båten har en största längd av minst 5 meter och drivs med motor eller segel eller om båten drivs med motor vars effekt överstiger 10 kilowatt. Under samma förutsättningar skall även utländsk fritidsbåt vars ägare är bosatt i Sverige registreras.

TSV:s förslag: Överensstämmer i huvudsak med mitt förslag vad gäller avgränsningen mot de mindre båtarna, som inte skall omfattas av registreringsplikt. Registreringsskyldighet skall inte gälla båtar som till hälften eller mer ägs av utländska fysiska personer som är bosatta utomlands eller av utländska juridiska personer och inte heller båtar som tillhör staten och är avsedda uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift.

Remissinstanserna: Ett fåtal remissinstanser har yttrat sig rörande TSV:s förslag till gränsdragning mot mindre, icke registreringspliktiga båtar. Statens naturvårdsverk har t.ex. påpekat att endast ca hälften av landets fritidsbåtar kommer att ingå i registret och att det ur naturvårdsverkets synvinkel är önskvärt att registrera åtminstone alla båtar som framdrivs på annat sätt än genom handkraft. Sjösäkerhetsrådet och Sjösportens Samarbetsdelegation har påpekat bl. a. att förslaget kan medföra risk för konstruktion av s. k. paragrafbåtar, dvs. höga och korta båtar med motorstyrka under den föreslagna gränsen. Man pekar vidare på att förslaget inte kommer att omfatta de mest olycksdrabbade båtarna i kategorin under 5 meter.

Skälen för mitt förslag: Mitt förslag rörande registrets omfattning bör ses mot bakgrund av vad jag anfört beträffande registreringsändamål.

Syftet med registreringen är som nämnts främst att ge underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt planering av trafiken med fritidsbåtar. Registret skall vidare bl. a. kunna användas som underlag för planering som avser turism, friluftsliv och naturvård. För att uppfylla syftet med registreringen är det enligt min mening tillräckligt att låta registreringen avse båtar som används på svenskt sjöterritorium. En vidare omfattning av registreringen torde möta praktiska och rättsliga problem med tanke på den registreringsplikt som kan råda i andra länder. Man bör också beakta svårigheten att kontrollera att registreringsplikten efterlevs i utlandet.

Även med hänsyn till att det övervägande antalet båtar som skall ingå i registret uteslutande används här i landet förefaller det naturligt att begränsa registreringsplikten till båtar som är förlagda i Sverige. När det gäller svenska båtar bör ägarens hemvist sakna betydelse. Med svensk båt avser jag detsamma som i 1 § sjölagen, nämligen att båten till mer än hälften ägs av svensk medborgare eller svensk juridisk person. Så snart en sådan båt vanligen är förlagd i Sverige skall den registreras i fritidsbåtsregistret. När det gäller utländska båtar har jag funnit det lämpligt att i viss mån begränsa registreringsplikten. En sådan båt bör endast registreras om dess ägare är bosatt i Sverige. Motiven till denna bestämmelse redovisar jag senare i avsnittet rörande samordningen med registreringen av yrkesmässigt använda båtar.

Vad häfter gäller registreringens begränsning till båtar av en viss minsta storlek m. m. vill jag anföra följande.

Båtar för fritidsändamål finns av alla storlekar — från de minsta roddbåtar, som används inom ett begränsat område, till båtar som närmar sig kategorien skepp och som lämpar sig för långa förflyttningar. Fritidsbåtarna utgör även en mycket heterogen grupp vad gäller framdrivningssättet. Inom gruppen återfinns allt från handdrivna båtar till mycket snabba motorbåtar. Några av syftena med registreringen, t. ex. statistikinsamling, skulle vinna på en så vidsträckt registreringsplikt som möjligt. När det gäller andra syften, t. ex. sjöräddning och förmögenhetskontroll, har en alltför omfattande registreringsplikt mindre betydelse. Enligt min mening bör av praktiska skäl registreringen begränsas till båtar av en viss minsta storlek.

När man fastställer gränsen för registreringsplikt bör följande omständigheter beaktas. Registreringsplikten måste utformas så entydigt som möjligt. Den enskilde båtägaren skall själv utan större svårighet kunna avgöra om en båt är registreringspliktig eller ej. Registreringsplikten bör därför inte bestämmas genom formler som kräver mer eller mindre avancerade mätningar av båten. Rent praktiskt måste även beaktas att endast sådana båtar tas med som kan försees med tydliga identifieringsymboler.

Dessa utgångspunkter tillsammans med vad som angetts rörande registreringens ändamål har föranlett mig att föreslå att registreringen i princip skall omfatta alla sjösatta motor- och segelbåtar vars skrov har en största längd av 5 meter eller mera.

Med längdregeln torde de flesta båtar nås som är övernattningsbara eller som är byggda och utrustade för att kunna användas för längre förflyttningar. Enligt min mening är det angeläget att sådana båtar omfattas av registreringen.

I längdintervallet närmast under 5 meter ryms ett stort antal båtar som med hänsyn till ändamålen med registreringen borde vara registrerade. Härmed avser jag sådana båtar som kan framföras med relativt hög hastighet. Tillgänglig statistik visar att det finns åtskilliga båtar som är kortare än 5 meter men som är utrustade med förhållandevis starka motorer. Dessa båtar kan således framföras med relativt hög hastighet och i de flesta fall även användas för längre förflyttningar. Utöver båtens längd behövs därför ett ytterligare urvalskriterium, nämligen båtens motorstyrka. Av prak-

tiska skäl bör gränsen för minsta motorstyrka sättas ganska högt. Jag föreslår en propelleraxe effekt om 10 kilowatt, vilket motsvarar ungefär 14 hästkrafter, som en lämplig gräns.

Den föreslagna avgränsningen mot mindre båtar torde innebära att ungefär 400 000 båtar av det nuvarande båtbeståndet blir registreringspliktiga.

Enligt gällande bestämmelser om båtregistrering kompletteras reglerna om registreringsplikt av en regel rörande rätt till registrering. Annan svensk båt än sådan som omfattas av plikten att registreras enligt lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. får under vissa förutsättningar föras in i registret. Bestämmelserna tillkom bl. a. för att ge båtägare möjlighet att erhålla nationalitetshandling för sin båt. En sådan handling kan vara betydelsefull vid resa utomlands. Ett annat skäl för rätt till frivillig registrering som återopades vid bestämmelsens tillkomst (prop. 1975:68, s. 42) var att televerket som villkor för att tilldela anropssignal för radiostation på båt kan kräva att båten är registrerad så att verket i registret kan följa båtens eventuella omsättning.

Motiven för en frivillig registrering har alltjämt aktualitet. Under samma förutsättningar som hittills bör därför icke registreringspliktiga båtar kunna registreras. Sådan frivillig registrering bör av praktiska skäl endast ske i ett av båtregistren. Enligt min mening är det lämpligt att bestämmelsen förs in i den nya lagen om fritidsbåtsregister. Registreringen kan däremot avse såväl fritidsbåtar som yrkesmässigt använda båtar.

Samordning med registreringen av yrkesmässigt använda båtar

Enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. skall, som nämnts i avsnitt 2.5, varje svensk båt registreras som används yrkesmässigt till befordran av gods eller passagerare, till bogsering eller bärgning, till fiske eller annan fångst i saltsjön eller till uthyrning till allmänheten. Registreringsplikten gäller båtar vars skrov har en största längd av minst 6 meter. Även mindre passagerarbåtar skall föras in i registret om de är konstruerade så att de kan föra fler än tolv passagerare. Registreringsskyldighet gäller även utländsk båt, som vanligen är förlagd till svensk hamn och vars ägare är bosatt i Sverige. Som jag tidigare nämnt skall yrkesmässigt använda båtar även i fortsättningen registreras i det särskilda båtregistret för yrkesmässig sjöfart. Andra båtar skall registreras i fritidsbåtsregistret om övriga förutsättningar är uppfyllda.

Genom denna gränsdragning i förhållande till yrkesmässigt använda båtar uppnås att i stort sett endast fritidsbåtar registreras i det nya registret. Utöver fritidsbåtarna skulle emellertid med en sådan ordning vissa yrkesmässigt använda båtar bli registreringspliktiga enligt den nya lagen. Jag syftar härvid på båtar som är kortare än 6 meter men längre än 5 meter samt på båtar som används för fiske eller annan fångst i insjövattnen. Fritidsbåtsregistret bör som jag tidigare berört i möjligaste mån endast omfatta fritidsbåtar. De båda registerlagarna bör därför enligt min mening samordnas på följande sätt. Liksom i registret för yrkesmässigt använda båtar bör i fritidsbåtsregistret endast sådana utländska båtar vars ägare är bosatta i Sverige registreras. Såväl utländska fritidsbåtar som utländska

yrkesmässigt använda båtar vars ägare är bosatta utomlands faller därmed utanför fritidsbåtsregistret. Vidare bör en gemensam nedre gräns för registreringsplikt gälla. Man kan härvid antingen sänka gränsen i lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. eller höja gränsen för registreringsplikt i fritidsbåtsregistret. Det senare alternativet skulle medföra att ett stort antal fritidsbåtar inte blir registrerade i fritidsbåtsregistret. Jag anser därför att gränsen för registreringsplikt i lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. bör sänkas till 5 meter. För att uppnå den eftersträlvade samordningen mellan lagarna bör vidare registreringsplikten för yrkesmässigt använda fiskebåtar utvidgas till att omfatta även sådana som används i insjövattnen. Med den nu valda lösningen kommer fritidsbåtsregistret att så gott som uteslutande omfatta fritidsbåtar.

Vissa typer av båtar kan varken sägas vara yrkesmässigt använda båtar eller egentliga fritidsbåtar. Ett exempel är de bruksbåtar som skärgårdsbefolkningen använder för privata persontransporter. Med den valda regleringen skall sådana båtar registreras i fritidsbåtsregistret.

3.2.4 Identifiering och märkning

Mitt förslag: Båtarna skall registreras under en särskild registerbeteckning, bestående av bokstäver och siffror. Närmare föreskrifter härom skall meddelas av regeringen.

TSV:s förslag: Överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: Ett fåtal remissinstanser har yttrat sig i dessa frågor. Några anser att enhetliga identifieringsbeteckningar bör framställas centralt och att båtägarna själva bör anbringa dessa. Andra remissinstanser, som förordar TSV:s förslag, menar att man bör undvika onödiga kostnader och eftersträva mindre byråkrati.

Skälen för mitt förslag: För närvarande gäller enligt 8 § sjölagen jämfört med förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering att registrerade skepp och båtar skall ha en igenkänningssignal. Registerbeteckningen skall såvitt möjligt överensstämma med igenkänningssignalen som väljs ur vissa för Sverige internationellt reserverade bokstavskombinationer bestående av en fyrställig bokstavsgroup för skepp. För båtar skall igenkänningssignalen bestå av en treställig bokstavsgroup eller siffer- och bokstavsgroup åtföljd av fyra siffror av vilken den första skall vara siffran 2 eller högre. Genom samråd mellan sjöfartsregistret och televerket säkerställs att igenkänningssignalen överensstämmer med den anropssignal som fartygets radiostation tilldelats av televerket.

Systemet med gemensam igenkänningssignal, anropssignal och registerbeteckning har betydelse för yrkessjöfarten och yrkesfisket. Fördelarna med systemet sammanhänger med att fartyg som används för yrkesmässig sjöfart regelmässigt är utrustade med en radioanläggning. Bland fritidsbåtarna råder inte samma förhållande. För närvarande har ca 2 000 fritidsbåtar tilldelats anropssignal enligt det nyss nämnda internationella systemet.

Även om allt fler båtägare utrustar sina båtar med radio, torde det för det stora flertalet båtägare vara utan intresse om ett system med gemensamma anropssignaler och registerbeteckningar används. I detta sammanhang bör även nämnas att det internationella systemet för anropssignaler är under omarbetning och att ett nytt system troligen kommer att införas under 1990-talet.

Mot bakgrund av det sagda föreslår jag att de registrerade fritidsbåtarna tilldelas en särskild registerbeteckning enligt ett annat system än det som används för den yrkesmässiga sjöfarten. Registerbeteckningen bör bestå av en kombination av bokstäver och siffror. Med stöd av 8 § andra stycket sjölagen kan regeringen i administrativ ordning närmare föreskriva vilken kombination som skall väljas. Med exempelvis tre bokstäver åtföljda av två siffror erhålls ca 900 000 kombinationer vilket torde vara tillräckligt för en överskådlig tid.

Märkning av båtar kan ske med skyltar eller motsvarande som tillhandahålls av en myndighet på sätt som sker beträffande motorfordon. Alternativt kan märkningen överlåtas till båtägarna som då kan måla, fästa självhäftande tecken eller på annat sätt tydligt märka båtarna. Närmare föreskrifter härom får meddelas av regeringen.

3.2.5 Kostnader för registreringen m. m.

Mitt förslag: Kostnaderna för registreringen skall bäras av båtägarna genom en särskild årlig avgift.

TSV:s förslag: Överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har inte haft något att erinra mot principen att båtägarna skall bära kostnaderna för registreringen.

Skälen för mitt förslag: Enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) bidrar fordonsägarna till kostnaderna för registreringen genom att erlagga dels skyltavgift när fordonet registreras, dels en i princip årlig registerhållningsavgift. Samma finansieringsprincip bör enligt min mening tillämpas beträffande fritidsbåtarna.

Kostnaderna för ett fritidsbåtsregister kan grovt indelas i initialkostnader samt årliga driftskostnader. Till den första kategorin hör i huvudsak kostnader av engångskaraktär. Den totala kostnaden för uppläggning av registret uppskattades år 1984 av TSV till drygt 12 milj. kr. Driftskostnaderna beräknades till drygt 7,6 milj. kr. per år.

Enligt TSV:s förslag har den genomsnittliga avgiftsnivån satts till 25 kr. per båt i 1984 års prisnivå vid ett beräknat antal av 425 000 båtar. Beräkningarna bygger dels på att samtliga båtar blir registrerade vid första registreringstillfället, dels på en periodisering av initialkostnaderna under en period av fem år. Avgiften för registrering skulle komma att sjunka med 8 kr. på det sjätte året om man bortser från förändringar i kostnadsnivån. Om registreringen av olika skäl – t. ex. att informationen om registrering inte skulle komma att nå samtliga registreringspliktiga – inte blir

fullständig blir kostnaden per båt högre än 25 kr. Dessutom råder viss osäkerhet om båtantalet verkligen uppgår till 425 000. Om antalet är ett annat påverkas självfallet nivån på registeravgiften. Detta kan också inträffa vid en senare tidpunkt om t. ex. förändringar skulle ske av sammansättningen av det nuvarande båtbeståndet.

Kostnaderna för registreringen är svåra att på förhand exakt beräkna. Enligt min uppfattning bör man i huvudsak kunna utgå från TSV:s beräkningar. Ett flertal länsstyrelser har dock ställt krav på ytterligare resurser avseende såväl arbetskraft som teknisk utrustning. Detta gäller också sjöfartsverket för verkets nya uppgift som huvudansvarig för registret. Sjöfartsverket bör som registeransvarig myndighet genom avtal med TSV närmare precisera de resurser som krävs för såväl uppläggnings- och drift- som den löpande driften. TSV bör också inför avtalet precisera särkostnaderna för bil- och båtregistren. De av TSV redovisade kostnadsberäkningarna, drygt 12 milj. kr. för registrets uppläggning resp. drygt 7,6 milj. kr. årliga driftskostnader i 1984 års prisläge, torde inte drastiskt förändras av de ytterligare resursanspråken eller anpassningen till 1988 års prisnivå. Däremot kan en inledningsvis svag anslutning till registret eller felbedömningar i antalet registreringspliktiga båtar mer påtagligt förändra registeravgiften. Det bör ankomma på sjöfartsverket att på grundval av uppgifter från TSV och länsstyrelserna årligen redovisa alla kostnader för registreringen.

Efter samråd med cheferna för kommunikations-, finans- och civildepartementen föreslår jag att en årlig avgift tas ut för varje registrerad båt. Avgiften bör beslutas av regeringen. Avgiften skall täcka kostnaderna för registeruppläggning, drift, underhåll och administration av fritidsbåtsregistret. Avgiftens storlek avvägs mot samtliga kostnader för registret. Vid fastställandet av avgiftsbeloppet måste bl. a. beaktas de nämnda osäkerheterna om antalet registreringsobjekt. Som ett exempel skulle ett registreringsbortfall av 50 000 båtar innebära ca 3 milj. kr. lägre kostnadstäckning. Förutsatt att registreringen i huvudsak får den omfattning som TSV har beräknat torde registeravgiften, efter kostnadsanpassning till aktuell kostnadsnivå, inte överstiga 30 kr. per båt. Detta skulle vid 425 000 båtar innebära avgifter om knappt 13 milj. kr. årligen till att täcka samtliga kostnader för registreringen.

Budget- och anslagsfrågor

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 1988. Genom en särskild övergångsbestämmelse, som jag återkommer till i specialmotiveringen, föreslås att nuvarande båtbestånd skall registreras senast den 1 april 1988.

Avgiftsuppbörd föreslås ske genom sjöfartsverkets försorg med början under första delen av år 1988. Avgifter flyter därvid in huvudsakligen under månaderna mars och april i samband med registreringen av det nuvarande båtbeståndet. Avgifterna tas till uppbörd i statens verksamhet genom direkt avisering av båtägaren för täckande av kostnaderna för registreringen. Avgiftsuppbörden disponeras därvid inte av registermyndigheterna annat än genom rekvisition på grundval av verifierade kostnader.

Intäkterna genom avgifter bör därför redovisas över en ny inkomstittel i statsbudgeten. Medel förs till sjöfartsverket för täckande av verkets kostnader samt de avtalade kostnaderna vid TSV.

Efter samråd med chefen för finansdepartementet föreslår jag vidare att sjöfartsverket tillåts disponera en rörlig kredit av 12 milj. kr. i riksgälds-kontoret under en tvåårsperiod för de resursbehov som uppkommer i ett inledningsskede av registreringen. Den rörliga krediten bör vara tillgänglig redan under budgetåret 1987/88. Som jag redovisat torde avgifter för registreringen börja flyta in under första tertialet år 1988. Kostnaderna för uppbyggnaden av registret kommer därför inledningsvis och under budgetåret 1987/88 i stor utsträckning att finansieras med hjälp av den rörliga kredit sjöfartsverket föreslås disponera. Först under kalenderåret 1989 torde mer exakt kunskap föreligga om registreringens omfattning samt intäkterna och kostnaderna.

Länsstyrelsernas kostnader för registreringen föreslår jag efter samråd med chefen för civildepartementet bli täckta genom ordinarie anslag över statsbudgeten. Länsstyrelsernas löpande kostnader sedan registret efter en uppbyggnadsperiod är i drift får provas årligen och redovisas till sjöfartsverket. Såväl kostnaderna för registeruppbyggnad som de årliga löpande resursbehoven skall finansieras genom medel redovisade under den föreslagna inkomstitteln på statsbudgeten.

Med den föreslagna ordningen blir det möjligt att fortlöpande för varje budgetår bestämma vilka kostnader som belastar registreringen av fritidsbåtar. På detta sätt kan en korrekt avpassad avgift tas ut av ägarna till de registrerade fritidsbåtarna.

3.3 Följdändringar i annan lagstiftning

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

Följdändringarna behandlas i specialmotiveringen, se avsnitt 5.2, 5.3 och 5.4.

4 Upprättade lagförslag

På grund av det anförda har inom jordbruksdepartementet upprättats förslag till

1. lag 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.

Förslagen under 2 och 3 har upprättats i samråd med chefen för justitie-departementet och förslaget under 4 i samråd med chefen för kommunika-tionsdepartementet.

5.1 Förslaget till lag om fritidsbåtsregister

Den nya lagen bygger på TSV:s förslag till en lag om registrering av båtar. I enlighet med TSV:s förslag skall således båtar som drivs med segel eller motor och vars skrov har en största längd av minst 5 meter registreras. Enligt TSV:s förslag skall dessutom båtar som drivs med en motor vars effekt överstiger 13 kilowatt registreras. En motsvarande bestämmelse återfinns i den nya fritidsbåtsregisterlagen. Motoreffekten har dock bestämts till minst 10 kilowatt. I enlighet med TSV:s förslag skall registreringsplikten inträda då båten första gången sjösätts.

En avgörande skillnad i förhållande till TSV:s förslag är att fritidsbåtsregistret inte skall omfatta båtar för yrkesmässig sjöfart. De flesta olikheter mellan lagförslagen sammanhänger med detta förhållande.

Liksom hittills skall båtar som används för yrkesmässig sjöfart registreras i det båtregister som förs enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. Båtar som inte är registreringspliktiga enligt den lagen skall, om övriga förutsättningar är uppfyllda, registreras i fritidsbåtsregistret. Genom denna gränsdragning kommer i princip endast fritidsbåtar att registreras i det nya registret. Den nya lagen berör inte skeppsregistreringen. Ett skepp som används för fritidsändamål skall således även i framtiden vara registrerat i skeppsregistret.

För att undvika förväxling mellan de båda båtregistren har det nya registret fått benämningen "fritidsbåtsregister". Namnet är naturligt med tanke på att i stort sett endast fritidsbåtar skall ingå i registret.

Enligt TSV:s förslag skall registreringsplikten inte gälla båtar som till hälften eller mer ägs av utländska fysiska personer som är bosatta utomlands eller av utländska juridiska personer. I mitt förslag har lagens tillämpningsområde vad gäller ägarens nationalitet bestämts på ett annat sätt.

Avsikten är att med registreringsplikt nå de båtar som huvudsakligen används inom svenskt territorialvatten. Enligt lagen skall denna målsättning uppnås genom att man låter registreringsplikten bero på var båten vanligen förvaras. Enligt lagen skall samtliga svenska fritidsbåtar som vanligen är förlagda i Sverige registreras i fritidsbåtsregistret. Svenska ägares hemvist saknar således betydelse för registreringsplikten. När det gäller utländska båtar gäller registreringsplikt om båten vanligen förvaras i Sverige och dess ägare är bosatt i Sverige. Med ägare avses härvid ägare av en eller flera andelar i båten. Lagen omfattar både båtar som ligger i hamnar och båtar som förvaras på land.

I motsats till TSV:s förslag innehåller den nya lagen en bestämmelse om rätt till registrering av båtar som i och för sig inte är registreringspliktiga. Bestämmelsen har utformats efter mönster av lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.

På förslag av *lagrådet* har jag låtit 3, 7 och 22 §§ i det remitterade lagförslaget utgå. Paragrafnumreringen i specialmotiveringen blir därför en annan än i det remitterade förslaget.

I samband med att jag behandlar 1–3, 6–9, 12, 16–17 och 19 §§ enligt propositionens paragrafnumrering och övergångsbestämmelserna kommer jag att gå in på *lagrådets* synpunkter. *Datainspektionens* yttrande berörs i anslutning till 1 och 3 §§. De ändringar i det remitterade förslaget som *datainspektionens* och *lagrådets* yttranden föranlett framgår av motiveeringen till nämnda paragrafer.

Utöver ändringar föranledda av *datainspektionens* och *lagrådets* synpunkter har en smärre ändring gjorts i 5 § enligt propositionens paragrafnumrering. Ändringen innebär att begreppet "propelleraxelexpekt" kompletterats med uttrycket "eller motsvarande".

I övrigt skiljer sig propositionens lagförslag från det remitterade endast genom att vissa språkliga och redaktionella ändringar har gjorts.

Inledande bestämmelser

1 § Registrering av båtar enligt denna lag sker i det fritidsbåtsregister som avses i 2 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1). Registret förs av sjöfartsverket och länsstyrelserna med hjälp av automatisk databehandling.

Paragrafens andra mening har formulerats på förslag av *datainspektionen* och *lagrådet*.

Med uttrycket båtar avses detsamma som i 2 § första stycket andra meningen sjölagen (1891:35 s. 1).

Omfattningen av registreringsplikten anges i 5 §. Huvudprincipen är att sådana båtar som inte används för yrkesmässig sjöfart skall registreras i fritidsbåtsregistret. Båtar som används yrkesmässigt skall liksom hittills registreras i det båtregister som förs av sjöfartsregistret vid Stockholms tingsrätt.

2 § Fritidsbåtsregistret har till ändamål att ge underlag för

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

Registret får även användas som underlag för

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

3 § Polismyndighet, tullmyndighet, riksskatteverket, länskattemyndighet, lokal skattemyndighet och kronofogdemyndighet får ha terminalåtkomst till fritidsbåtsregistret.

Paragraferna, som behandlar fritidsbåtsregistrets ändamål och terminalåtkomst till registret, har kommenterats i den allmänna motiveringen (avsnitt 3.2.1).

På förslag av *lagrådet* och *datainspektionen* har 2 § andra stycket i det remitterade förslaget formulerats om och flyttats till 1 § andra meningen. Den ändrade paragrafnumreringen innebär att 3 § motsvarar 4 § i det remitterade förslaget.

4 § Vid tillämpningen av denna lag skall som ägare av en båt anses även den som innehar båten på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

Bestämmelserna i denna lag om ägare av en båt gäller också den som äger andel i en båt.

Första stycket motsvarar 2 § lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.

Enligt 7–9 och 11 §§ är en båtägare skyldig att göra anmälningar till fritidsbåtsregistret rörande registrering, överlåtelser, andra förändringar i registrerade uppgifter samt avregistrering. Av andra stycket i förevarande paragraf framgår att även en ägare av en andel i en båt är skyldig att göra sådana anmälningar till fritidsbåtsregistret. Av detta följer att samtliga delägare till en båt har ägarens skyldigheter gentemot fritidsbåtsregistret. Genom att utnyttja möjligheten enligt 19 § att låta en delägare svara för skyldigheterna kan dock uppgiftslämnandet fullgöras på ett smidigare sätt.

Registrering och anteckning av förvärv m. m.

5 § Varje svensk båt 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

1. båten drivs med segel eller motor och skrovet har en största längd av minst fem meter eller

2. båten drivs med en motor vars propelleraxeleffekt eller motsvarande överstiger tio kilowatt eller med flera motorer vilkas sammanlagda effekt överstiger nämnda tal.

Registreringsplikten inträder då båten första gången sjösätts eller då den därefter utrustas med segel eller motor.

Första och andra styckena gäller även utländsk båt vars ägare är bosatt i Sverige.

I paragrafen anges omfattningen av registreringsplikten samt den tidpunkt då denna inträder.

Av den allmänna motiveringen framgår att registreringen av fritidsbåtar skall omfatta de båtar som främst används inom svenskt territorialvatten. För att från registreringsplikt utesluta båtar som bara tillfälligt är förlagda i Sverige anges i paragrafen att båten vanligen skall vara förlagd i Sverige. Härmed avses förvaring av båten antingen i en hamn eller på land. Registreringsplikt förutsätter således en mera stadigvarande basering i Sverige. För svenska båtar saknar det betydelse om ägaren är bosatt i landet. När det gäller utländska båtar däremot krävs för registreringsplikt att ägaren är bosatt i Sverige. Av 4 § andra stycket följer att en utländsk båt blir registreringspliktig så snart en delägare – oavsett andelens storlek – är bosatt i Sverige. Som närmare utvecklats i den allmänna motiveringen, avsnitt 3.2.3, har regeln beträffande utländska båtar tillkommit för att samordna bestämmelserna om fritidsbåtsregistrering med reglerna om registrering av yrkesmässigt använda båtar.

Enligt paragrafen skall endast båtar som drivs med segel eller motor och vars skrov har en största längd av minst 5 meter registreras. Även mindre

motorbåtar som drivs med motor vars effekt överstiger 10 kilowatt skall registreras.

Prop. 1986/87:121

Uttrycket "vars skrov har en största längd av" överensstämmer med sjölagens terminologi (2 §). Skrovets största längd brukar ibland i direkt översättning från en engelsk term betecknas som "längd över allt". Vid beräkning av skrovmått skall hänsyn inte tas till bogspröt och avvissare. Även roder och roderskädda skall lämnas ur räkningen. De torde för övrigt inte höra till skrovet.

Med propelleraxeleffekt förstås effekten på propelleraxeln i en fullt utrustad motor. Effekten 10 kilowatt motsvarar ca 14 hästkrafter. Uttrycket "eller motsvarande" syftar på de fall då begreppet propelleraxeleffekt inte är tillämpligt.

Grundläggande för registreringsplikt i fritidsbåtsregistret är att båten inte skall registreras enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. Som närmare utvecklats i den allmänna motiveringen bör fritidsbåtsregistret i möjligaste mån endast omfatta fritidsbåtar. Det är mot denna bakgrund som nyss nämnda lag föreslås ändrad vad gäller registreringsplikt. Enligt förslaget, som motiveras i avsnitt 3.2.3, skall båtregisterlagarna samordnas bl. a. på så sätt att gränsen för registrering av yrkesmässigt använda båtar sänks från 6 till 5 meter.

I andra stycket anges när registreringsplikt inträder. Enligt lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. är det den faktiska användningen som avgör när båten blir registreringspliktig. En sådan ordning är mindre lämplig för fritidsbåtar. Såväl från de övervakande myndigheternas som den enskilde båtägarens synpunkt torde ett mer påtagligt kriterium än användningen av båten vara den första sjösättningen. Ägaren blir således skyldig att registrera båten så snart den sjösätts om övriga förutsättningar för registrering är uppfyllda. För registreringsplikten saknar det betydelse om båten är klar för bruk eller inte.

Regleringen innebär att nya båtar, som uppfyller samtliga krav för registrering, blir registreringspliktiga vartefter de sjösätts. För båtar som då lagen börjar gälla redan är eller varit sjösatta – dvs. nuvarande båtbestånd – inträder registreringsplikt omedelbart vid ikraftträdandet den 1 januari 1988. Av punkt 2 i övergångsbestämmelserna framgår dock att sådana båtar inte behöver registreras förrän senast den 1 april 1988.

Registreringsplikt kan endast upphöra med stöd av någon av avregistreringsgrunderna i 10 §. Detta medför bl. a. att en båt som en gång varit sjösatt inte kan avregistreras omedelbart på grund av byte till svagare motor eller till följd av att den inte alls är utrustad med motor längre. I sådana fall kan avregistrering ske tidigast inom ett år.

Den valda konstruktionen innebär vidare att registreringsplikten inte upphör enbart beroende på att båten tas upp på land och inte längre används.

Det andra ledet i andra stycket avser sådana båtar som först efter sjösättningen utrustas på så sätt att de då blir registreringspliktiga i enlighet med första stycket. Detta gäller bl. a. båtar under 5 meter som inte från början är utrustade med motor över 10 kilowatt. Registrering skall i dessa fall ske vid den tidpunkt då båten förses med sådan kompletterande utrustning som medför registreringsplikt.

Bestämmelser om fartygs nationalitet finns i sjölagen. Enligt 1 § anses ett fartyg som svenskt om det till mer än hälften ägs av svensk medborgare eller svensk juridisk person. Regeringen eller efter regeringens bemyndigande sjöfartsverket kan vidare medge att annat fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande och vars ägare har fast hemvist i Sverige, skall anses som svenskt.

6 § Även en annan svensk båt än en sådan som avses i 5 § får på begäran av ägaren föras in i fritidsbåtsregistret, om det med hänsyn till båtens typ och användning eller annars finns särskilda skäl för att den registreras.

Paragrafen, som motsvarar 8 § i det remitterade förslaget, behandlar möjligheten till frivillig registrering i fritidsbåtsregistret.

Bestämmelsen har motiverats i den allmänna motiveringen (avsnitt 3.2.3).

Frivillig registrering har hittills kunnat ske enligt 5 § lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. Avsikten är att frivillig registrering i framtiden endast skall kunna ske enligt förevarande bestämmelse.

Lagrådet har framhållit att det inte av lagtexten eller motiven framgår hur man skall se på situationen då flera äger en båt gemensamt. Paragrafen skall enligt lagrådet läsas i samband med förslagets bestämmelse om avregistrering av en frivilligt registrerad båt. Lagrådet utgår från att det inte skall krävas någon äganderättsutredning med behörighetshandlingar m. m. och ställer frågan vad som skall gälla om ägarna inte är eniga.

Som lagrådet påpekar skall det inte krävas någon äganderättsutredning i samband med registrering i fritidsbåtsregistret. Länsstyrelsen har alltså att i princip godta en anmälan om registrering från den som uppger sig vara ägare. Av paragrafen jämförd med 4 § andra stycket följer att den som äger en andel i en båt skall kunna påkalla registrering. Avsikten är således att varje delägare som så önskar skall kunna begära registrering. Registermyndigheten har inte anledning att efterforska huruvida delägarna är överens om åtgärden. Samma förhållande bör gälla i fråga om avregistrering av en båt som registrerats enligt förevarande paragraf. Registermyndigheten behöver inte heller då efterforska huruvida enighet råder om att båten skall avregistreras. En förutsättning måste emellertid vara att den ägare som begär avregistrering finns antecknad som ägare i registret.

Den ordning jag nu beskrivit är en följd av att samtliga ägare till en båt enligt mitt förslag jämställs (4 § andra stycket). Enligt min mening torde man inte behöva befara att konstruktionen leder till olägenheter. Jag grundar denna ståndpunkt på att frivillig registrering med stor sannolikhet kommer att bli en relativt ovanlig företeelse. Utrymmet för frivillig registrering blir nämligen betydligt mindre i framtiden beroende på registreringsplikts omfattning. Man torde vidare kunna utgå från att de allra flesta båtägare är överens inbördes i frågor om frivillig registrering av den samägda båten.

7 § Den som äger eller förvärvar en båt, som inte är men skall vara registrerad, skall skriftligen till en länsstyrelse anmäla båten för registrering inom en vecka från det att den förvärvades eller registreringsplikt inträdde.

Paragrafen motsvarar 9 § i det remitterade förslaget.

Lagrådet anför att 9 och 10 §§ i det remitterade förslaget avhandlar dels registreringsplikt, dels skyldighet att anmäla ägarförändringar. Enligt lagrådet bör dessa ämnen skiljas åt genom att 10 § andra stycket i det remitterade förslaget arbetas in i 9 § remissförslaget.

Jag ansluter mig till lagrådets uppfattning och föreslår att 7 § formuleras i enlighet med lagrådets förslag.

Enligt paragrafen kan anmälan för registrering ske till vilken länsstyrelse som helst i landet.

Med uttrycket ägare skall enligt 4 § förstås även den som förvärvar en andel i en båt. Motsvarande gäller enligt lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. För att förenkla registreringsförfarandet kan enligt 19 § delägarna ange viss person som ansvarig i förhållande till registermyndigheten.

Medan tidsfristen rörande yrkesmässigt använda båtar är en månad har i förevarande bestämmelse tiden satts till en vecka. En veckas tidsfrist torde vara tillräcklig generellt sett. För det nuvarande registreringspliktiga båtbeståndet innebär paragrafen jämförd med punkt 2 i övergångsbestämmelserna att ägarna till dessa båtar skall göra registeranmälan senast den 1 april 1988.

8 § Den som förvärvar en registrerad båt och själv är skyldig att ha den registrerad skall inom en vecka skriftligen anmäla förvärvet till en länsstyrelse för anteckning i fritidsbåtsregistret. Vid förvärv genom arv, bodelning eller testamente skall tiden räknas från arvsförfarandet eller bodelningen. Om arvsförfarande eller bodelning inte behövs skall tiden räknas, vid testamente, från det detta kom att stå fast och i annat fall från det bouppteckning efter den avlidne avslutades eller dödsboanmälan gjordes.

Övergår äganderätten till en registrerad båt på annat sätt än genom arv, bodelning eller testamente, är även den förre ägaren skyldig att inom en vecka från den nye ägarens förvärv göra anmälan därom till en länsstyrelse.

Paragrafen motsvarar 10 § första stycket i det remitterade förslaget.

Paragrafen behandlar förvärv av registrerad båt. En motsvarande bestämmelse återfinns i lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. Till skillnad mot vad som gäller beträffande yrkesmässigt använda båtar är enligt paragrafen även den förre ägaren skyldig att anmäla den nye ägarens förvärv.

Av förevarande paragraf jämförd med 4 § följer att samtliga delägare vid samäganderätt är skyldiga att göra anmälan till fritidsbåtsregistret. För att förenkla registreringsförfarandet kan i sådana fall enligt 19 § delägarna ange viss person som ansvarig i förhållande till registermyndigheten.

Lagrådet har anfört att bestämmelserna i 10 § första stycket remissförslaget berör bl. a. successionsrättsliga förvärv. Vid förvärv genom arv räknas successionen från arvlåtarens död. Egendomen blir emellertid underkastad särskild förvaltning – dödsboförvaltning – till dess den genom arvsförfarande fördelas bland arvingarna. Såväl dödsfallet som fördelningen av arvet ger således tidpunkter av betydelse för förvärvet. Finns det bara en arvinge bortfaller dock det senare ledet, eftersom något skifte då inte

behövs. Motsvarande förhållanden kan uppkomma vid förvärv på grund av testamente. Efterlämnar den avlidne även en make, kan dessutom förvärv genom bodelning komma i fråga. Lagrådet påpekar att dessa för de successions- och familjerättsliga förvärven speciella förhållandena har beaktats vid motsvarande reglering i 51 § bilregisterkungörelsen (1972:599). Efter huvudregeln — också den föreskriver anmälan inom en vecka från förvärvet — sägs där att, då äganderätten övergått genom arv, bodelning eller testamente, tiden dock skall räknas från det arvskifte hölls eller bodelning skedde; fordras ej arvskifte eller bodelning skall tiden räknas, vid testamente, från det detta blev ständande och i annat fall från det bouppteckning efter arvlåtaren avslutades. Enligt lagrådet är det inte helt klart hur anmälningstiderna skall räknas i motsvarande fall enligt det remitterade förslaget. Endast huvudregeln är tillämplig och det enda undantag som görs tar sikte på den ägarväxling som det innebär när vid dödsfallet egendomen övertas till förvaltning av den avlidnes dödsbo. Regleringen är utformad på samma sätt som enligt 6 § andra stycket lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. Det får emellertid enligt lagrådet antas att förvärv av båtar genom arv, bodelning och testamente kommer att bli betydligt vanligare när fråga är om fritidsbåtar än när det rör sig om båtar för vilka 1979 års lag varit i första hand avsedd. Behovet av en klargörande reglering måste därför anses större i fråga om fritidsbåtar. Enligt lagrådet kan bestämmelsen lämpligen utformas med förebild i 51 § bilregisterkungörelsen.

Jag ansluter mig till lagrådets uppfattning och föreslår att paragrafen formuleras i enlighet med lagrådets förslag.

9 § Regeringen föreskriver vilka uppgifter i övrigt som ägaren till en registrerad båt skall anmäla för anteckning i fritidsbåtsregistret.

Enligt 11 § i det remitterade förslaget åläggs ägare av en båt att göra anmälan till fritidsbåtsregistret om andra ändrade förhållanden än äganderättsövergång eller avregistrering.

Lagrådet har konstaterat att förslaget inte anger vilka uppgifter som skall införas i fritidsbåtsregistret utan förutsätter att detta skall bestämmas av regeringen i en förordning. Som en följd härav blir enligt lagrådet innebörden av den föreslagna 11 § att regeringen kommer att kunna besluta åligganden för enskilda. Med hänsyn till 8 kap. 3 § regeringsformen bör paragrafen enligt lagrådet därför innehålla ett uttryckligt bemyndigande.

Jag ansluter mig till vad lagrådet anfört och föreslår att paragrafen utformas i enlighet med lagrådets förslag.

Avregistrering

10 § En båt skall avregistreras om den

1. förolyckats, huggits upp eller förstörts,
2. inte längre vanligen är förlagd i Sverige eller på grund av överlåtelse inte längre skall vara registrerad i fritidsbåtsregistret,
3. försvunnit eller övergetts till sjöss och sedan inte anträffats inom tre månader,

4. frånhänts ägaren genom brott och inte anträffats inom två år därefter,
5. har registrerats enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.,
6. i annat fall än som sägs i 1–5 sedan minst ett år inte skall vara registrerad enligt 5 §,
7. är registrerad enligt 6 § och anmäls för avregistrering.

Avregistreringsgrunderna i punkterna 1–3 överensstämmer huvudsakligen med de som gäller enligt 7 § punkterna 1–3 lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.

Avregistreringsgrunden i punkt 4 har tillkommit med bilregisterkungörelsen (1972:599) som förebild.

Avsikten med punkt 5 är att förhindra dubbelregistrering.

Avregistreringsgrunderna enligt punkterna 1–5 tar sikte på speciella situationer. Bestämmelsen i punkt 6 omfattar ändringar i övrigt som medför att registreringsplikten skall upphöra. Hit hör de fall som har berörts i anslutning till 5 §. Som exempel kan nämnas att en båt upphör att vara registreringspliktig på grund av byte till en svagare motor eller till följd av att motor inte alls används. Det är uppenbart att ett båtregister inte kan vara uppbyggt på så sätt att sådana förändringar får omedelbar verkan vad gäller registreringsplikt. För att registret skall vara så tillförlitligt som möjligt måste viss tid förflyta innan avregistrering kan ske. Samma regel gäller då avregistrering skall ske enligt punkterna 3 och 4. Avregistreringsgrunderna i punkterna 1, 2 och 5 är dock av sådan karaktär att de kan medföra omedelbar avregistrering utan att registrets tillförlitlighet rubbas.

Enligt 6 § kan i vissa fall frivillig registrering ske i fritidsbåtsregistret. Avregistreringsgrunden i punkt 7 tar sikte på sådan registrering.

Som berörts i den allmänna motiveringen kan en båt endast avregistreras med stöd av avregistreringsgrunderna i förevarande paragraf. Den omständigheten att en registrerad båt under lång tid inte brukas eller förvaras på land är således inte någon giltig avregistreringsgrund.

11 § Om en båt skall avregistreras enligt 10 § 1–6 är ägaren skyldig att utan dröjsmål till en länsstyrelse skriftligen anmäla båten för avregistrering.

Om en länsstyrelse får kännedom om omständighet som avses i 10 § 1–6, får länsstyrelsen självmant avregistrera båten.

Enligt paragrafen skall anmälan om avregistrering ske skriftligen av ägaren. En sådan anmälan skall göras utan dröjsmål.

Registermyndigheten kan, även utan anmälan från ägaren, avregistrera en båt enligt punkterna 1–6. Möjligheten att avregistrera trots att anmälan ej har gjorts har införts efter mönster av bilregisterkungörelsen (1972: 599).

Registeravgift

12 § Regeringen får meddela föreskrifter om skyldighet att betala en årlig registeravgift.

Avgiftsskyldig för en viss båt är ägaren av båten. Som ägare av en

registrerad båt anses den som är antecknad i fritidsbåtsregistret som ägare när avgiften skall tas ut. Om flera ägare är antecknade är de solidariskt betalningsansvariga.

I paragrafen, som motsvaras av 14 § i det remitterade förslaget, behandlas den årliga registeravgift som skall finansiera registreringen. Den som är antecknad som ägare av en båt då avgiften skall tas ut är enligt andra stycket skyldig att betala avgiften. Om flera ägare är antecknade är de solidariskt betalningsansvariga. Genom denna konstruktion kan man enkelt och objektivt fastställa vem som skall betala avgiften.

I första stycket bemyndigas regeringen att fastställa avgiftens storlek och att meddela närmare föreskrifter om uppbörden av registeravgiften.

I lagrådsremissen föreslogs att det skulle vara förbjudet att bruka en båt för vilken avgiften inte har betalats. *Lagrådet* har funnit det stötande att en så pass liten förseelse skall kunna leda till en så pass allvarlig påföljd som förbud att bruka båten och har därför föreslagit att förbudsbestämmelsen utgår.

Jag vill inte motsätta mig lagrådets förslag och har därför i förevarande paragraf inte tagit upp någon bestämmelse om brukandeförbud vid utebliven betalning.

13 § Om en båt frånhänts ägaren genom brott, är denne inte skyldig att betala registeravgift.

Om en båt frånhänts ägaren genom brott och därefter inte kommer till rätta kan den enligt 10 § punkt 4 inte avregistreras förrän två år har förflutit. Som anmärkts i anslutning till nämnda stadgande har bestämmelsen tillkommit för att öka registrets tillförlitlighet. Ägaren till den stulna båten bör emellertid inte under tvåårsperioden vara skyldig att betala registeravgift. För att befrias från avgift måste ägaren underrätta en länsstyrelse om att båten frånhänts honom genom brott. Till en sådan anmälan bör bifogas en kopia av gjord polisanmälan.

14 § Registeravgiften påförs genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i fritidsbåtsregistret utan att beslut meddelas.

15 § Den som har påförts registeravgift enligt 14 § får begära beslut om avgift.

Begäran skall ha kommit in till en länsstyrelse senast 30 dagar efter den dag då avgiften senast skulle ha betalats. Har krav på avgiften tagits emot först sedan denna skulle ha betalats, räknas dock tiden från mottagningsdagen.

Ett ADB-baserat register erbjuder möjligheten att med maskinella rutiner snabbt och enkelt påföra avgiften. Något beslut i egentlig mening fattas inte. Den som påförts avgift skall dock ha möjlighet att få frågan prövad genom att han påkallar ett beslut som kan överklagas. Rutinen överensstämmer delvis med vad som gäller vid påföring av vägtrafikskatt.

Den omständigheten att ett beslut påkallas eller överklagas befriar inte enligt 21 § från skyldighet att betala avgiften. Länsstyrelsen eller domstol kan dock förordna annat.

Paragrafen innehåller en regel om verkställighet som behövs med hänsyn till bestämmelsen i 3 kap. 1 § utsökningsbalken. Åtgärden att påföra avgift enligt 14 § skall alltså ses som en exekutionstitel på grund av vilken verkställighet enligt utsökningsbalken får äga rum.

Paragrafen motsvarar 18 § i det remitterade förslaget. I den bestämmelsen föreslogs att den betalningsskyldige vid försummelse att erlagga registeravgift inom föreskriven tid skall få en betalningsanmaning med en ny tid angiven. Enligt *lagrådet* är det med hänsyn till det ringa belopp det är fråga om onödigt att lagbinda förfarandet då avgift inte betalats i tid. Man får enligt *lagrådet* förutsätta att det utvecklas ändamålsenliga rutiner som beaktar både de enskildas och de berörda myndigheternas intressen. Jag ansluter mig till *lagrådets* uppfattning och föreslår att paragrafen får den lydelse som *lagrådet* föreslår.

Ansvars- och överklagandebestämmelser m. m.

17 § Den som underlåter att fullgöra sin skyldighet enligt 7 § döms till böter.

Straffbestämmelsen, som motsvarar 19 § i det remitterade förslaget, avser den som underlåter att anmäla en båt för registrering.

Som jag tidigare angett i anslutning till 12 § och *lagrådets* yttrande i anslutning till den paragrafen skall det inte vara förbjudet att bruka en båt för vilken avgift inte erlagts. Därmed utgår motsvarande straffbestämelse i det remitterade förslaget.

Lagrådet har vidare beträffande ansvarsbestämmelserna i det remitterade förslaget påtalat att dessa medför dubbla påföljder för underlåtenhet att fullgöra registreringsplikten: dels blir denna underlåtenhet i och för sig straffbelagd, dels medför den ett särskilt straffsanktionerat förbud att bruka båten. Enligt *lagrådets* mening går dessa förslag för långt och en effektiv ordning bör kunna åstadkommas med mindre ingripande medel. *Lagrådet* anser att den mest verksamma påföljden torde vara förbudet att bruka båten, särskilt om detta i enlighet med förslaget riktar sig inte bara mot ägaren själv utan även mot annan brukare. *Lagrådet* finner att denna påföljd kan godtas men att den också bör vara tillräcklig. Enligt *lagrådet* föreligger det knappast något bärande motiv att därutöver som en särskild förseelse straffbelägga underlåtenheten att registrera. Det enda skäl som synes kunna anföras torde vara att man utan en sådan regel blir tvungen att i händelse av ägarens bestridande visa att han har brukat båten. Enligt *lagrådet* kan detta i praktiken knappast innebära någon större nackdel. Om erfarenheterna efter någon tid skulle visa att det föreligger ett praktiskt behov av att skärpa påföljdsreglerna, eller om registret längre fram skulle ges en vidare funktion kan frågan enligt *lagrådet* tas upp till ny prövning. *Lagrådet* föreslår således att endast brukande av oregistrerad båt skall

vara straffsanktionerat. Det bör samtidigt enligt lagrådet anges i motiven vad som avses med att bruka en båt.

Den främsta anledningen till att jag i det remitterade förslaget valde ett system som straffbelägger såväl underlåtenhet att registrera som brukande av en oregistrerad båt var att därmed ge lagen en effektiv och lättillämpad sanktionsordning. Jag är emellertid beredd att hålla med lagrådet om att det i vart fall för närvarande kan vara tillräckligt att straffbelägga antingen underlåtenheten att registrera en båt eller brukandet av en oregistrerad båt. Jag delar emellertid inte lagrådets uppfattning att ett påföljdssystem med straff för olovligt brukande bör väljas. En sådan ordning är visserligen, som lagrådet påpekar, verksam så till vida att den inte bara riktar sig mot ägaren själv utan även mot annan brukare. Enligt min mening är det dock från bl. a. kontrollsynpunkt lämpligare att i stället endast straffbelägga underlåtenhet att fullgöra registreringsplikt. Med detta alternativ behöver det inte råda någon tvekan om vid vilken tidpunkt straffansvar kan inträda. Detta framgår nämligen av vad som i 5 § sägs om registreringspliktens inträde.

Mitt förslag innebär således att 20 § i det remitterade förslaget angående straff för brukande av en oregistrerad båt utgår.

18 § Den som underlåter att fullgöra sin skyldighet enligt 8 § och 11 § första stycket döms till böter, högst ettusen kr.

Är såväl förutvarande som ny ägare skyldig att göra anmälan enligt 8 § första och andra styckena och lämnar en av dem föreskrivna uppgifter, är dock den andre fri från ansvar.

Straffbestämmelsen avser anmälan om äganderättsövergång och anmälan om avregistrering.

Andra stycket har en direkt motsvarighet i 90 § andra stycket bilregisterkungörelsen (1972:399).

19 § I fråga om båt som ägs av bolag, förening eller annat samfund eller stiftelse eller annan sådan inrättning eller av flera personer med samäganderätt kan en länsstyrelse på begäran av samfundet, inrättningen eller samtliga delägare i fritidsbåtsregistret godta viss person som bärare av ägares skyldigheter och ansvar enligt denna lag. Vad som i lagen sägs rörande skyldigheter och ansvar för ägare av båt gäller därefter denne.

Bestämmelsen, som motsvarar 23 § i det remitterade förslaget, har införts efter mönster av vägtrafiklagstiftningen. Motsvarande regel återfinns i vägtrafikkungörelsen (1972:603), fordonskungörelsen (1972:595), bilavgaskungörelsen (1972:596) och bilregisterkungörelsen (1972:599). I förhållande till vägtrafiklagstiftningen har det tillägget gjorts, att också vid samäganderätt viss person kan utses som ansvarig för ägares skyldighet enligt lagen.

Enligt lagrådet torde bestämmelserna visserligen i de flesta fall leda till en ändamålsenlig ordning, men det finns en risk för att reglerna kan missbrukas och leda till otillfredsställande resultat i enskilda fall, t. ex. beträffande det straffrättsliga ansvaret. Man kan också enligt lagrådet fråga sig om verkligen betalningsansvaret för registeravgiften bör läggas på

en särskild person. Lagrådet anser det bäst att inte reglera dessa frågor i lagen. Prop. 1986/87: 121

Med tanke på att bestämmelserna i lagen om ägare av en båt även gäller den som äger andel i en båt bör förevarande paragraf bli betydelsefull för att förenkla registreringsförfarandet. Jag har i anslutning till 4, 7 och 8 §§ framhållit just denna omständighet. I motsats till lagrådet anser jag att bestämmelsen bör kvarstå. På lagrådets inrådan har jag dock i lagtexten infört ett krav på att länsstyrelsen skall godta den person som anvisas som bärare av ägarens skyldigheter och ansvar. Med den kompletteringen behöver enligt min mening inte några särskilda olägenheter med regeln befaras.

20 § Regeringen eller efter regeringens bemyndigande sjöfartsverket får i det särskilda fallet eller genom föreskrift medge undantag från bestämmelserna om registreringsplikt och avgiftsskyldighet i denna lag.

Enligt paragrafen ges regeringen eller efter regeringens bemyndigande sjöfartsverket rätt att meddela undantag från lagens bestämmelser. Undantag kan medges antingen i det särskilda fallet eller genom normgivning. Vid tillämpning av bestämmelsen skall fritidsbåtsregistrets ändamål och användningsområden beaktas. Undantag från registreringskyldighet skulle t. ex. kunna medges då det med hänsyn till båttyp och användningsområde framstår som olämpligt eller onödigt med registreringskyldighet. Avsikten är att bestämmelsen endast skall tillämpas i undantagsfall.

21 § En registermyndighets beslut i det särskilda fallet får överklagas hos kammarrätten genom besvär. Föreskrift om överklagande av sjöfartsverkets beslut med stöd av bemyndigande enligt 20 § meddelas av regeringen.

Påkallas beslut av en länsstyrelse enligt 15 § eller överklagas ett sådant beslut till domstol, befriar detta inte den avgiftsskyldige från att i behörig ordning betala avgift som påförts honom eller fastställts genom beslutet. Detta gäller inte om annat förordnas av länsstyrelsen eller domstolen.

Enligt paragrafen överklagas beslut i särskilda fall av en länsstyrelse och sjöfartsverket till kammarrätt. Rätten att överklaga beslut med stöd av bemyndigande regleras i den förordning som innehåller bemyndigandet.

Av andra stycket framgår att skyldighet att betala registeravgift kvarstår trots att beslut enligt 15 § påkallats eller besvär anförts över sådant beslut. Länsstyrelsen eller domstol kan dock förordna att avgiftsskyldigheten tills vidare ej skall gälla.

Övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1988.

2. Registreringsplikt inträder vid lagens ikraftträdande för en båt som då är sjösatt eller som tidigare har varit sjösatt. I stället för den i 7 § angivna tidsfristen skall gälla att anmälan för registrering skall ske senast den 1 april 1988.

3. En båt som vid ikraftträdandet är införd i det båtregister som förs

enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. och som skall vara registrerad i fritidsbåtsregistret, skall genom sjöfartsverkets försorg utan dröjsmål överföras till detta register.

4. En båt som har upptagits i skeppsregistret enligt punkt 5 övergångsbestämmelserna till lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) skall ej införas i fritidsbåtsregistret. Avförs båten ur skeppsregistret enligt denna föreskrift skall den införas i fritidsbåtsregistret, om den skall vara registrerad enligt denna lag.

Enligt 5 § andra stycket i den nya lagen inträder registreringsplikt då en båt första gången sjösätts. Punkt 2 i övergångsbestämmelserna tar sikte på sådana båtar som redan är eller varit sjösatta vid ikraftträdandet. Till denna grupp hör alla de båtar som tidigare varit sjösatta men som förvaras på land vid ikraftträdandet.

Lagrådet har beträffande punkt 2 påpekat att bestämmelsen leder till att även båtar som har tagits ur bruk kommer att omfattas av registreringsplikten. Detta kan i en del fall föranleda onödigt krångel och berättigad irritation hos enskilda båtägare. Med hänsyn till registrets syfte enligt 2 § synes det också enligt lagrådet vara fel att registrera andra båtar än sådana som faktiskt används. Lagrådet förordar därför den ändringen att registreringsplikten beträffande en båt som inte är men tidigare varit sjösatt inträder först en vecka efter sjösättningen.

Enligt min mening är det, för att syftet med registret skall uppnås, väsentligt att det nuvarande båtbeståndet så snart som möjligt efter lagens ikraftträdande blir registrerat i fritidsbåtsregistret. Vid den tidpunkt då lagen träder i kraft är de flesta båtar upplagda på land för vinterförvaring. Även om registreringsplikten i princip bör inträda då lagen träder i kraft för båtar som då redan är sjösatta eller som varit sjösatta är det enligt min uppfattning tillräckligt om det befintliga båtbeståndet hinner registreras före sjösättningen våren 1988. De föreslagna övergångsbestämmelserna ger därför en tidsfrist till den 1 april 1988 för registrering av dessa båtar. Denna övergångstid bör också underlätta registermyndigheternas arbete. Reglerna kommer visserligen att innebära att registreringsskyldighet inträder också för ett begränsat antal båtar där det kan råda oklarhet om de kommer att användas igen. Ägarna till dessa båtar kan självfallet uppleva registreringsskyldigheten som onödig. De förhållandevis måttliga olägenheterna för vissa båtägare uppvägs dock enligt min mening av fördelarna med en regel som underlättar registreringen av det nuvarande båtbeståndet. Till skillnad från lagrådet anser jag således att övergångsbestämmelsen i punkt 2 bör utformas i enlighet med det remitterade förslaget.

Genom den nya lagen införs ett registreringssystem som innebär att endast båtar som är registreringspliktiga enligt lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. skall registreras i det båtregister som förs av sjöfartsregistret vid Stockholms tingsrätt. Möjligheten att frivilligt registrera båtar i båtregistret upphör. Punkt 3 i övergångsbestämmelserna avser sådana båtar som skall registreras enligt den nya lagen och som redan är registrerade i sjöfartsregistret på begäran av båtägarna. För att underlätta övergången till den nya registreringsordningen föreskrivs att

sjöfartsverket skall ombesörja överföringen till fritidsbåtsregistret. Ägarna av de aktuella båtarna behöver således inte anmäla båtarna till det nya registret.

Punkt 4 i övergångsbestämmelserna avser de fritidsbåtar som är intecknade enligt äldre bestämmelser. Dessa båtar skall enligt nämnda övergångsbestämmelser till ändringen i sjölagen vara registrerade i skeppsregistret så länge de besväras av inteckning.

5.2 Förslaget till ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

Ändringen i 2 § sjölagen är av redaktionellt slag föranledd av att ett särskilt fritidsbåtsregister införs. Jag vill påpeka att det nuvarande bemyndigandet i 8 § andra stycket för regeringen att meddela föreskrifter om fartygs identifiering och märkning också kommer att gälla båtar som registrerats i det nya fritidsbåtsregistret.

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

Ändringen innebär att 5 § upphävs samt att lydelsen ändras av 1, 4, 7–9 §§ samt fjärde stycket av övergångsbestämmelserna till lagen.

Ändringen av 1 § är av redaktionell karaktär.

Enligt 4 § i dess nuvarande lydelse skall yrkesmässigt använda båtar vars största längd överstiger 6 meter registreras. I fråga om båtar som används till fiske eller annan fångst gäller registreringsplikt endast sådana båtar som används i saltsjön. Ändringen innebär dels att båtar vars största längd överstiger 5 meter i fortsättningen skall registreras och dels att också båtar som används till fiske eller annan fångst i insjövattnen skall registreras.

Enligt 5 § har under vissa förutsättningar frivillig registrering kunnat ske i båtregistret. Som anförts i anslutning till 6 § lagen om fritidsbåtsregister skall frivillig registrering i framtiden ske endast i fritidsbåtsregistret under samma förutsättningar som hittills.

På förslag av *lagrådet* har vissa redaktionella ändringar gjorts i 7 §, 8 § andra stycket och 9 §. Ändringarna är främst föranledda av att 5 § upphävs.

Ändringen i 8 § tredje stycket är föranledd av prop. 1980/81:38 om ändring i brottsbalken, m. m. (bötesstraffen). I propositionen (s. 16) uttalas att maximum för penningböter inom specialstraffrätten regelmässigt bör justeras till att omfatta högst 1000 kronors böter samt att frågan bör beaktas i samband med att ändringar görs i de aktuella författningarna av andra skäl.

Fjärde stycket i övergångsbestämmelserna har sin motsvarighet i punkt 4 övergångsbestämmelserna till lagen om fritidsbåtsregister. Bestämmelsen avser således de båtar som är intecknade enligt äldre bestämmelser. Med hänsyn till att frivillig registrering inte längre skall kunna ske i registret för yrkesmässigt använda båtar har övergångsbestämmelsen ändrats. Om en tidigare intecknad båt avförs ur skeppsregistret skall enligt den nya

lydelsen frivillig registrering inte kunna ske i registret för yrkesmässigt använda båtar. Prop. 1986/87:121

Ändringarna i förevarande lag innebär som nämnts en viss utvidgning av registreringsplikten. En båt som på grund av ändringarna skall registreras och som används yrkesmässigt vid lagens ikraftträdande den 1 januari 1988 skall till följd av regeln i 6 § första stycket samma lag anmälas för registrering senast den 1 februari 1988. En båt som blir registreringspliktig — dvs. används yrkesmässigt — efter ikraftträdandet skall enligt 6 § första stycket anmälas för registrering inom en månad från det båten blev registreringspliktig.

I anslutning till 8 § lagen om fritidsbåtsregister har jag anført att paragrafen på förslag av *lagrådet* har utformats med förebild i 51 § bilregisterkungörelsen (1972:599). Enligt min mening finns det inte anledning att, som lagrådet ifrågasatt, göra motsvarande ändring i 6 § andra stycket lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart.

5.4 Förslaget till ändring i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn

Vid tillämpning av lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn skall den som är antecknad i skeppsregistret resp. nuvarande båtregister anses som ägare av fartyget. Ändringen innebär att bestämmelsen (6 §) kompletteras med en hänvisning även till fritidsbåtsregistret. Vid tillämpning av lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn skall således även den som är antecknad i fritidsbåtsregistret anses som ägare.

6 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anført hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen till

1. lag 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.

7 Beslut

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

Förslag till

Lag om registrering av båtar

Härigenom föreskrivs följande

1 § Denna lag gäller registrering av båtar i det båtregister som avses i 2 § sjölagen (1891:35 s. 1).

Lagen gäller dock inte båtar som till hälften eller mer ägs av utländska fysiska personer som är bosatta utomlands eller av utländska juridiska personer eller som tillhör staten och är avsedda uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift.

2 § Båtregistret skall användas för statistikändamål och för identifiering och kontroll av båtar. Registret skall föras genom automatisk databehandling av myndighet som regeringen bestämmer.

3 § Bestämmelserna i denna lag om en ägare av en båt gäller i fråga om en båt som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt innehavaren.

4 § I båtregistret skall införas varje sjösatt båt

1. vars skrov har en största längd av minst fem meter och drivs med segel eller motor, eller

2. som drivs med en motor vars effekt överstiger 13 kilowatt.

5 § En ägare av en båt skall skriftligen anmäla båten för registrering inom en vecka från det att den blev registreringspliktig.

6 § I samband med registreringen skall båten tilldelas en registerbeteckning.

7 § En båt avregistreras efter skriftlig anmälan av ägaren

1. om båten förolyckats, huggits upp eller förstörts,

2. om båten på grund av ändrade äganderättsförhållanden inte längre är registreringspliktig,

3. om båten försvunnit eller övergivits till sjöss och sedan inte hörts av under tre månader,

4. om båten på grund av ombyggnad inte längre är registreringspliktig enligt denna lag,

5. om båten frånhänts ägaren genom brott och inte anträffats inom två år därefter,

6. om båten i annat fall än som sägs i 1–5 sedan minst ett år inte är registreringspliktig.

Får registreringsmyndigheten kännedom om omständighet som avses i första stycket 1–5 får myndigheten självant avregistrera båten.

8 § För en registrerad båt utgår en registerhållningsavgift. Avgiften utgår för helt kalenderår.

9 § Skyldig att betala registerhållningsavgiften är den som är antecknad i båtregistret som ägare till båten vid ingången av den månad under vilken avgiften skall påföras. Har en båt flera ägare är de solidariskt betalningsansvariga.

10 § Registerhållningsavgiften påförs av registreringsmyndigheten genom automatisk databehandling utan att särskilt beslut meddelas.

Prop. 1986/87:121

11 § Anser någon att registerhållningsavgift oriktigt har påförts honom får han inom 30 dagar efter den dag då kravet på avgiften mottogs påkalla beslut om fastställelse av avgiften hos registreringsmyndigheten.

Påkallas ett sådant beslut befriar detta inte den betalningsskyldige från att inom föreskriven tid betala avgiften.

Registreringsmyndigheten får besluta om fastställelse av registerhållningsavgiften utan att något beslut har påkallats, om det föreligger särskilda skäl.

12 § Betalas inte registerhållningsavgiften inom föreskriven tid skall den betalningsskyldige åläggas att inom viss tid betala avgiften. Följs inte åläggandet skall avgiften indrivnas. Regeringen får föreskriva om avgiftshöjning i samband med indrivningen.

13 § För registerhållningsavgiften gäller vad som sägs i uppbördslagen (1953:272) om indrivning, avkortning och avskrivning av skatt.

14 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter i de avseende som anges i denna lag och föreskrifter om undantag från lagen. Detsamma gäller föreskrifter om uppgifter som behövs för tillämpningen av lagen och om skyldighet att anmäla ändring av sådana uppgifter.

Regeringen fastställer registerhållningsavgiften och meddelar föreskrifter om besvär över beslut enligt denna lag.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall medge undantag från lagen.

15 § Den som underlåter att fullgöra sin skyldighet enligt 5 § döms till böter, högst ettusen kronor.

Den som utan lov brukar en annans båt och båten därigenom blir registreringspliktig döms i ägarens ställe enligt första stycket.

1. Denna lag träder i kraft den 1 mars 1986.

2. Genom lagen upphävs lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.

3. Utan hinder av ikraftträdandet skall en båt som inte är registreringspliktig enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m., registreras enligt denna lag om anmälan därom görs efter utgången av augusti månad 1985.

I fråga om sådana båtar skall bestämmelserna i denna lag, utom såvitt avser 5 §, 8–13 §§ och 15 §, tillämpas från denna tidpunkt.

4. Båtar som vid ikraftträdandet är införda i det båtregister som förs av sjöfartsregistret och som är registreringspliktiga enligt 4 §, skall genom registreringsmyndighetens försorg föras in i det båtregister som sägs i denna lag.

5. Avförs båt som har upptagits i skeppsregistret enligt punkt 5 övergångsbestämmelserna till lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) skall den föras in i båtregistret om den är registreringspliktig enligt denna lag.

6. Regeringen meddelar de ytterligare övergångsbestämmelser som behövs.

Remissammanställning – trafiksäkerhetsverkets (TSV) rapport den 4 oktober 1984 Förslag till utformning av ett register för båtar.

1 Remissinstanserna

Efter remiss har yttranden kommit in från domstolsverket (DV), rikspolisstyrelsen, Stockholms tingsrätt, datainspektionen, sjöfartsverket, generaltullstyrelsen, sjösäkerhetsrådet, försäkringsinspektionen, riksskatteverket (RSV), fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, statskontoret, riksrevisionsverket, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens samt Norrbottens län, landstingsförbundet, Sjösportens samarbetsdelegation (SSD) samt Båtsak (samarbetsorgan för de kommunala fritidsbåtshamnföreningarna i Göteborg). Dessutom har yttranden kommit in från Sweboat, Bengt Örne, Svenska kanotseglarförbundet, Västra Mälarens båtförbund, Kristianstads kommun, Sveriges fiskares riksförbund, Svenska racerbåtförbundet, Bohusläns skärgårdsråd samt Svenska insjöfiskarnas centralförbund.

Länsstyrelsen i Kalmar län har bifogat yttrande från Kalmar läns båtförbund. Länsstyrelsen i Kristianstads län har bifogat yttrande från Båstads kommun. Sjösportens samarbetsdelegation har bifogat yttranden från Botenvikens, Västerbottens, Västernorrlands, Dalarnas, Gästriklands, Värmlands, Roslagens, Saltsjön-Mälarens, Lidingö, Östergötlands, Östra Vänerens, Väneren väst Dalslands kanals, Kalmar läns, Skånes och Blekinge båtförbund, Värmlands bergslags båtsportförbund, Kungl. motorbåtsklubben, Smålands, Skånes, Hälsinglands och Norrbottens seglarförbund, Limhamns Yacht Club, SXX:s Uppsalakrets, SXX:s Skellefteåkrets, SXX:s Stockholmskrets, SXX:s Sörmlandskrets och professor Hugo Ti-berg.

2 Allmänna synpunkter

2.1 Rikspolisstyrelsen: En registrering av fritidsbåtar medför otvivelaktigt vissa fördelar ur polisiär synpunkt. Polisens möjligheter att verka effektivt vid bl. a. sjötrafikövervakning, sjöräddning, spaning efter stulna och försvunna båtar samt identifiering av omhändertagna båtar och liknande skulle avsevärt förbättras.

2.2 Stockholms tingsrätt (Sjöfartsregistret): Någon utredning har inte presenterats som visar att en allmän båtregistrering är nödvändig för att uppnå de mål direktiven eller TSV:s skrivning i lagförslagets 2 § förutsätter som

önskvärda. Dessa mål kan kanske nås på ett enklare och för båtägarna och samhället mindre betungande sätt.

Prop. 1986/87: 121

Sjöfartsregistret har existerat i snart nio år. Det har varit svårt att hos allmänheten få förståelse för den ändring som innebar att sjöfartsverket och de lokala tullmyndigheterna inte längre hade hand om registreringen. När sjöfartsregistret nu äntligen börjar tränga in i fartygsägarnas medvetande skulle tillkomsten av ännu ett register säkerligen skapa osäkerhet och förvirring hos den berörda allmänheten.

2.3 Datainspektionen: Ett personregister skall inrättas och föras för att t. ex. en myndighet skall bedriva en viss verksamhet med stöd av ADB. Datalagen (1973:289) bygger också på den förutsättningen att ADB skall vara ett hjälpmedel i den registeransvariges verksamhet.

I rapporten finns inget underlag för att TSV skulle bedriva en verksamhet i vilken ifrågavarande personregister skulle användas som hjälpmedel.

I rapporten föreslås att TSV skall vara registeransvarigt. De nuvarande bil- och körkortregistren inrättades innan datalagen utfärdades. Det kan konstateras att det varit svårt att tillämpa datalagen på den redan etablerade verksamheten. Skälet härtill är bl. a. att TSV tilldelats ett registeransvar vilket inte överensstämmer med det verkliga förhållandet. I stället borde TSV endast vara en servicebyrå åt framför allt länsstyrelserna och länsstyrelserna borde vara registeransvariga. Systemuppbyggnaden med avseende på aktuella personregister hos TSV motsvarar inte regleringen i de författningar som rör bil- och körkortregistreringen.

Datainspektionen har vid flera tillfällen funnit det omöjligt för TSV att fullgöra sitt åtagande som registeransvarig enligt datalagen när felaktig information uppstått på grund av andra myndigheters verksamhet (länsstyrelsen, polisen m. fl.).

I olika sammanhang har ansvaret mellan länsstyrelsen och TSV diskuterats. Datainspektionen har valt att i den uppkomna situationen avvakta när det gäller frågan om en eventuell förändring av nuvarande reglering på bil- och körkortsområdet. Systemuppbyggnaden hos TSV är redan nu mycket komplex. Vid en eventuell omorganisation bör datalagens krav på klara ansvarsgränser tillgodoses.

Nu aktuellt förslag om båtregister innebär en utbyggnad och fortsatt lösning av en systemuppkonstruktion som redan är betänklig.

Huvudanvändarna av det tilltänkta båtregistret synes bli skattemyndigheterna och kronofogdemyndigheterna. Enligt datainspektionens mening kan TSV inte vara registeransvarigt på det sätt datalagen förutsätter. Frågan om ändamål och registeransvar bör övervägas med hänsyn härtill.

Detta bör beaktas vid ställningstagande till upprättandet av ett ev. båtregister.

2.4 Sjöfartsverket: Sjöfartsverket har i tidigare remissyttranden avseende fritidsbåtsutredningens betänkanden SOU 1974:95 och SOU 1977:25 uttalat sig negativt om tanken på införandet av ett båtregister, som innefattar fritidsbåtar. Skälet till denna inställning har varit att det inte förebragts skäl som varit starka nog att motivera införandet av ett register. I rege-

ringsbeslutet, varigenom trafiksäkerhetsverket gavs i uppdrag att utarbeta det nu redovisade förslaget, angavs bl. a. vilka ändamål registret skall ha. Av dessa ligger planering avseende säkerhets- och trafikåtgärder samt möjliggörande av identifiering t. ex. i samband med sjöräddning inom verkets ansvarsområde. Sjöfartsverket anser dock att båtregistret, såsom förslaget utformats, inte tillgodoser de angivna ändamålen i sådan utsträckning att de motiverar vare sig kostnaderna eller arbetsinsatserna för uppbyggande och bibehållande av ett båtregister.

2.5 Generaltullstyrelsen: — — — Generaltullstyrelsen har tidigare i yttrande över fritidsbåttutredningens betänkande (SOU 1974:95) Båtliv, samhället och fritidsbåtarna ansett det från övervakningssynpunkt angeläget att någon form av registrering av fritidsbåtar införs och att en på avstånd väl synlig registreringsbeteckning anbringas på båten. För att det nu angivna syftet med en båtregistrering, nämligen att en ändamålsenlig tullkontroll skall möjliggöras, måste emellertid vissa grundläggande krav på registret ställas. Det viktigaste kravet är att en båt som införts till landet skall vara förtullad för att få vara införd i båtregistret. Detta är enligt styrelsens mening en självklarhet särskilt mot bakgrund av att för båt införd i registret skall på begäran kunna utfärdas svenskt nationalitetsbevis.

2.6 Försäkringsinspektionen tillstyrker förslaget.

2.7 Riksskatteverket: — — — ett införande av ett båtregister enligt TSVs modell är till nytta för såväl indrivningsverksamheten som skattekontrollen. Ur dessa synpunkter är det dock en brist att den föreslagna registerutformningen inte gör det möjligt att ta in uppgifter om båtarnas försäkringsvärden.

2.8 Statens naturvårdsverk: Enligt förslaget kommer uppskattningsvis 425 000 båtar att ingå i registret med de kriterier som föreslås. I Sverige finns uppskattningsvis 1,1 miljoner båtar varför inte ens hälften kommer att ingå i registret. Från de synpunkter naturvårdsverket har att beakta kan ett register vara till nytta i tre fall, dels vid planering av hamnar, renhållningsanordningar m. m., dels vid övervakning av olika miljöskyddsregler och dels vid sjöräddningsinsatser. För att ett register därvid skall fylla sin uppgift bör det omfatta så många båtar som möjligt och enligt verkets uppfattning åtminstone alla båtar som framdrivs på annat sätt än genom handkraft.

2.9 Statskontoret: Statskontoret har inget att invända mot utredningens förslag vad gäller organisation, registeruppläggning, registerkostnader och registerhållningsavgifter. Enligt statskontorets uppfattning är det i stort möjligt att införa och driva ett register enligt förslaget.

2.10 Länsstyrelsen i Kalmar län: Vad gäller frågan om syftet med förslaget har länsstyrelserna för närvarande knappast några planeringsuppgifter där ett båtregister skulle vara användbart som statistikunderlag. Länsstyrel-

serna handlägger visserligen vissa ärenden enligt sjötrafikförordningen där en bättre kunskap om båtbeståndet i ett område skulle kunna vara till nytta. Det är då en nackdel att större delen av båtbeståndet inte föreslås komma med i registret. Då en registrering bland annat bidrar till minskad anonymitet på sjön bör emellertid efterlevnaden av föreskrifterna i viss mån öka. Länsstyrelsen anser att det, mot bakgrund av den begränsade nytta som man kan förvänta sig av ett båtregister, inte föreligger något behov därav för länsstyrelsens del.

2.11 Länsstyrelsen i Gotlands län: Länsstyrelsen godtar förslagets tekniska utformning.

2.12 Länsstyrelsen i Blekinge län: Länsstyrelsen finner att de ändamål för ett båtregister som angivits i regeringens direktiv till trafiksäkerhetsverket, är av sådan angelägenhetsgrad att de utgör tillräcklig motivering för inrättande av ett sådant register. Länsstyrelsen har därför i princip ingen erinran mot den föreslagna lagen om registrering av båtar.

2.13 Länsstyrelsen i Örebro län: — — — Länsstyrelsen anser att ett båtregister skulle vara av stort värde för samhället.

2.14 Länsstyrelsen i Västmanlands län: — — — Trafiksäkerhetsverkets rapport synes vara väl genomtänkt och länsstyrelsen vill i huvudsak ansluta sig till förslagen däri.

2.15 Länsstyrelsen i Jämtlands län: Länsstyrelsens yttrande avser endast *utformningen* av bestämmelserna och länsstyrelsen har intet att invända mot trafiksäkerhetsverkets förslag härom.

2.16 Landstingsförbundet: Ett rätt upplagt båtregister, framför allt vad avser fritidsbåtar, kan ge värdefullt statistiskt underlag att användas vid planering av turism, miljö- och naturskydd samt sjösäkerhetsåtgärder. Dessutom kan en registrering också underlätta identifiering av båtar t. ex. i samband med sjöräddning.

2.17 Sjösportens samarbetsdelegation: SSD har tidigare till regeringen uttryckt att en sådan båtregistrering som beställts i direktiven inte motiveras av något verkligt påvisat behov. Det nu framförda förslaget bekräftar denna uppfattning.

— — —

Det första av direktivens tre motiv för registrering är att man vill ha statistiskt underlag för planering av båtlivet. SSD anser inte att ett register begränsat till delar av båtlivet fyller det ändamålet. Det föreslagna registret omfattar mindre än hälften av landets båtar och utesluter bl. a. de mest olycksdrabbade, nämligen mindre öppna småbåtar och kanoter.

— — —

Det andra motivet för registrering skulle närmast vara behovet för kustbevakning, sjöpolis och försäkringsväsendet av identifiering. Även här vill

SSD framhålla att förslaget omfattar bara en mindre del av båtbeståndet, och därtill båtar som är lätta att identifiera.

Prop. 1986/87:121

— — —

Det tredje motivet är ett påstått behov av fiskal kontroll. Det rör sig om införsel-, inkomst- och förmögenhetskontroll och om indrivning av fordringar. SSD finner att ett register, i synnerhet sådant som det föreslagna, lämnar så uppenbara möjligheter till kringgående att det inte kan tillgodose det avsedda syftet.

— — —

SSD har inhämtat synpunkter från distrikts- och klubborganisationer. Svaren tar enhälligt avstånd från förslaget.

3 Registreringens omfattning

3.1 Domstolsverket: DV delar trafiksäkerhetsverkets bedömning att båtregistret bör omfatta även de båtar som idag registreras på grund av yrkesmässig användning enligt lagen (1979:377).

— — —

Sveriges Skeppslista är en publikation som ges ut av DV med stöd av 8 § fartygsregisterförordningen (1975:927) i en upplaga av cirka 900 ex./år. Listan upptar såväl skepp som båtar införda i fartygsregister. Båtarna utgör cirka 5/8 av innehållet i skeppslistan. Om skeppslistan även fortsättningsvis skall ha samma omfattning, måste uppgifterna om båtar i yrkesmässig sjöfart vara urskiljbara i det nu föreslagna båtregistret, till exempel genom sökbar bokstavskod. Man bör också ta ställning till om skeppslistan även framgent skall uppta båtar och vem som i så fall skall svara för den fortsatta utgivningen av skeppslistan.

— — —

3.2 Stockholms tingsrätt (Sjöfartsregistret): — — — De direktiv TSV erhållit innefattar bl. a. uppdraget att överväga avgränsningen mot den registrering som sker i skepps- och båtregistren vid Stockholms tingsrätt. TSV har nu föreslagit ett övertagande för verkets del av all båtregistrering. Som tingsrätten ser det är TSVs ståndpunkt konsekvent. Eftersom båtregistrering — i vart fall för närvarande — endast är en offentligrättslig åtgärd är den egentligen inte en domstolssuppgift och att lägga all nu föreslagen båtregistrering på sjöfartsregistret får anses uteslutet även av administrativa skäl.

— — —

Om lagstiftningen nu helt har avstått från tanken på att ge båtregistrering en sakrättslig innebörd finns intet att invända mot TSVs förslag ur strikt juridisk synvinkel. En annan avgränsning emellan registren skulle sannolikt vara svårare att genomföra och skulle kunna föra med sig dubbelregistreringar i vissa fall. När det gäller avgränsningen gentemot skeppsregistret synes självklart att detta även fortsättningsvis bör handhas av sjöfartsregistret. En, kanske mindre, komplikation föreligger dock: Det finns ett antal (f. n. 105) båtar, som är intecknade enligt äldre bestämmelser och som därför är införda i skeppsregistret. (Av dessa båtar är 59 fritidsbåtar, 27 fiskebåtar och 19 yrkesmässigt använda båtar i övrigt.) TSVs förslag

innebär att dessa båtar skall ligga kvar i skeppsregistret, men att, om en sådan båt blir inteckningsfri, den skall införas i det föreslagna båtregistret. Mot detta förslag finns inget att invända juridiskt sett. Men för övervakande myndigheter och andra intresserade kan det bli svårt att förstå varför dessa båtar – de med distriktsbeteckning försedda fiskebåtarna undantagna – inte har sådan märkning som TSV föreslagit. (Ett likartat problem uppstår i gränsområdet mellan mindre skepp och större båt.) Tilläggas bör kanske att inte endast skeppen utan även de intecknade båtarna har försetts med nationalitetscertifikat.

— — —

Det stora antalet båtar mellan 5–6 meter är av ringa kapitalvärde, varför skäl att registrera dem inte föreligger.

3.3 Sjöfartsverket: — — — När det gäller registreringsplikten är denna sannolikt inte helt genomtänkt. Förslaget innebär jämfört med 1 § sjölagen att utomlands bosatta svenskar kan tvingas registrera den båt de har utomlands i det svenska båtregistret. Det kan knappast vara någon mening att registrera dessa båtar, särskilt med tanke på att de dessutom kanske måste registreras i ett utländskt register också. Däremot kan det mot bakgrund av de i uppdraget angivna ändamålen finnas själ att låta i landet inte bosatta utlänningar som stadigvarande har båtar här i landet registrera dem här. Det förefaller sjöfartsverket felaktigt att placera föreskrifterna om registreringsplikt i en förordning. Sådana bestämmelser bör ges i lag.

3.4 Generaltullstyrelsen: — — — Det är inte ovanligt att personer bosatta i Sverige äger båtar som huvudsakligen förvaras och används utomlands. Det är heller inte ovanligt att en person bosatt utomlands äger en båt som förvaras och brukas uteslutande i svenska vatten. Det är enligt styrelsens mening angeläget att registreringspliktens omfattning klargörs i sådana och liknande fall. Om registreringsplikten knyts ihop med kravet på förtullning och undantaget från registreringsplikt knyts till innehav med temporär tullfrihet torde klarare avgränsning av registreringsplikten kunna åstadkommas.

3.5 Sjösäkerhetsrådet: Sjösäkerhetsrådet har granskat det i rapporten förförda förslaget ur strikt sjösäkerhetssynpunkt och härvid kommit till att förslaget kan medföra risk för konstruktion av "paragrafbåtar", det vill säga höga och korta båtar med motorstyrkor under 13 kW, för att undgå registrering. Båtar i kategorin under fem meter är idag de mest olycksdrabbade och kommer enligt förslaget ej att omfattas av registreringsplikt. En sådan utveckling står i strid med sjösäkerhetsrådets strävan att höja sjösäkerheten för fritidsbåtarna.

3.6 Riksskatteverket: — — — RSV har från sina utgångspunkter inget att erinra mot att även båtar i yrkesmässig sjöfart ingår i registret och att även motorstyrkan utgör en variabel som påverkar registreringsplikten. — — — TSVs förslag bygger på att alla båtägare förser sina registrerade båtar med korrekt registerbeteckning. Att registerbeteckningen är korrekt och fortfa-

rande aktuell kan konstateras endast efter registerkontroll och fysisk kontroll. Mot bakgrund av de erfarenheter som finns från det tidigare bilregistarsystemet, då var och en kunde köpa bokstäver, siffror m. m. och göra registreringsskylten själv, vill RSV ifrågasätta om inte utformningen och tillhandahållandet av registreringsbeteckningar bör ställas under statlig kontroll. Av registreringsbeteckningarna bör framgå registreringsnummer samt grunddata för båten.

3.7 Fiskeristyrelsen: — — Styrelsens synpunkter på förslaget är begränsat till båtar som användes för yrkesmässigt fiske.

— — —

Fiskebåtar är ofta byggda i ett fåtal exemplar av varje typ, de har en kvalificerad utrustning som varierar beroende på var man fiskar osv. En modern fiskebåt kan idag kosta över en miljon kronor, vanligen ligger priset för en 10–12 meters båt mellan 500 000–1 miljon kr. Fiskebåtarna skall, till skillnad från fritidsbåtarna, också förses med distriktsbeteckning, vilket sker genom tingsrättens försorg. Beroende bl. a. på att fiskarens redskap är märkt med båtens distriktsbeteckning är han också mån om att få behålla samma beteckning även vid båtbyte. För detta ändamål kan fiskaren reservera distriktsbeteckning i samband med avregistrering av den gamla båten.

Tingsrätten reserverar även distriktsbeteckning som fartygsägaren vill ha ensamrätt till.

I förslaget till registrering hävdar trafiksäkerhetsverket att det skall gå smidigt att överföra båtarna från tingsrättens register (även de som drivs yrkesmässigt) till landets länsstyrelser. Jämförelser göres med bilregistret och den hantering som dessa ärenden är föremål för.

Fiskeristyrelsen är inte beredd att tillstyrka en överföring av fiskebåtarna till det föreslagna båtregistret av bl. a. följande skäl. I det nya registret räknar trafiksäkerhetsverket med ca 425 000 båtar. När jämförelse göres med bilar bör erinras om att dessa är tillverkade i mycket stora serier med alla data om bilarna väl dokumenterade av biltillverkarna. Båtar, i synnerhet fiskebåtar, är ofta unika eller tillverkade i begränsade serier, vilket kräver betydligt mera komplicerade uppgifter för beskrivning av typ och data. Personalen på tingsrätten har genom åren byggt upp ett stort kunnande. Vid sjukdom, semester osv. finns ändå kunnig personal kvar att handlägga inkomna ärenden. Bedömningsfrågor blir mera enhetligt behandlade. På länsstyrelserna kommer sammanlagt att behövas 15 årsarbetskrafter för driften av registret enligt förslaget. Styrelsen menar att länsstyrelserna kommer att behöva en lång inkörningsperiod för inläring av rutiner. Därefter kommer ett fåtal personer på varje register att kunna något om båtregistrering. Vid semester, sjukdom m. m. blir det orutinerad personal som handlägger inkommande ärenden, sannolikt med fördröjning av handläggningen. Möjligheterna till felaktiga beslut ökar.

Den nuvarande distriktsbeteckningen är baserad på kommuner, som exempel kan nämnas GG-distriktet, huvudsakligen i Göteborgs och Bohus län men som också omfattar Kungsbacka kommun i Hallands län. För länsstyrelsens register i Hallands, respektive Göteborgs och Bohus län kan

detta ställa till problem, likaså för sökanden. Ytterligare aspekter som är unika för fiskebåtar, är att dessa erhåller yrkesfiskelicens, vilken tingsrätten kan använda i sitt beslutsunderlag för om en båt skall få distriktsbeteckning eller inte.

Nästan alla fiskebåtar har radiotelefon i någon form och är tilldelade igenkänningssignal, lika med registerbeteckningen, som användes vid kommunikation med kustradiostationer bl. a. Det får inte finnas skuggan av tvivel om vad som är rätt signal när fiskebåtar, ofta långt ute till havs, kan behöva kontakt med kustradiostationerna. Utredarna hävdar att en anropssignal för radio kan tilldelas oberoende av igenkänningssignal.

En annan aspekt, som inte utredningen berör, är licenser för fiskebåtar i utländsk zon. Som exempel kan nämnas gotländska fiskebåtar, vilka fiskar i sovjetisk och polsk zon (laxfiskare). Fiskeristyrelsen anmäler dessa månadsvis till respektive land med uppgift om registerbeteckning, signal, längd, hkr m. m. Fiskeristyrelsen anser att risken för missförstånd av olika slag ökar avsevärt vid kommunikering med andra stater om fiskebåtarna blandas in bland 425 000 fritidsbåtar, hanterade av 24 länsstyrelser.

3.9 Länsstyrelsen i Blekinge län: — — Trafiksäkerhetsverket har ålagts att överväga avgränsningen mot det båtregister som för närvarande förs vid Stockholms tingsrätt och som avser båtar för yrkesmässig sjöfart. Verket har löst frågan genom att föreslå att alla registreringspliktiga båtar skall registreras i endast ett register. Eftersom i stort sett samma uppgifter avses ingå i det nu föreslagna registret som redan finns i registret för yrkesmässig sjöfart, finner länsstyrelsen verkets lösning väl avvägd och tillstyrker densamma.

3.10 Länsstyrelsen i Kristianstads län: Om ändamålet med registret — — helt skall kunna tillgodoses anser länsstyrelsen att även båtar som tillhör staten skall ingå i registret. Ett eventuellt båtregister med föreslaget innehåll måste anses värdefullt för civila och militära myndigheter som ingår i försvarsorganisationen. Även polis- och tullmyndigheter får, ur sjöräddningssynpunkt och i spaningssyfte, anses ha ett större behov av ett så fullständigt register som möjligt. Självfallet skulle härvid båtar som uteslutande tillhör försvarsmakten vara undantagna.

3.11 Länsstyrelsen i Malmöhus län: TSV har i sitt förslag avvikit från i uppdraget givna direktiv och föreslagit att även yrkesmässigt använda båtar skall införas i båtregistret. Det kan enligt länsstyrelsens mening inte anses motiverat att dessa båtar skall införas i ytterligare ett register endast av det skälet att alla båtar bör vara samlade i ett båtregister. Den distriktsregistrering som fiskebåtar har är delvis knuten till båtägaren. Nämnas bör att även redskapen är uppmärkta med båtens nummer. Förekomsten av dubbla nummer är ägnat att medföra komplikationer. Hur detta skall lösas har inte uppmärksammats av TSV.

3.12 Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län: — — Fiskefartygen är i dag registrerade i sjöfartsregistret. I samband med registreringen tilldelar sjöfartsregistret fartygen igenkänningssignal och distriktsbeteckning.

I rapporten har föreslagits att fiskebåtar skall brytas ut ur sjöfartsregistret. Båtarna skall i stället finnas registrerade i det av TSV förda båtregistret. — — — Länsstyrelsen är något tveksam till den konstruktionen men tillstyrker ändå med den förhoppningen att det fortsättningsvis på ett bättre sätt än nu går att definiera vad som krävs för att en båt skall få antecknas som fiskebåt. — — — Förslaget innebär att fiskeskepp respektive fiskebåtar kommer att föras i separata register av två olika myndigheter. Företrädare för samma yrkeskår kommer således att ha fartygen registrerade i olika register liksom att en person kan komma att få båtar i olika register. Denna konstruktion kan synas något märklig bland annat därför att det endast blir fartygets storlek och inte dess yrkesmässiga användning som blir avgörande för vilket register fartyget skall tillhöra.

Till nackdelarna kan också läggas dels att båtarna vid ett eventuellt överförande till nytt register måste byta registerbeteckning och dels att två register över distriktsbeteckningar måste föras, nämligen ett hos Stockholms tingsrätt och ett hos TSV.

En fördel från registersynpunkt med att ha båtar i ett register och skepp i ett annat är att det underlättar anmälningsförfarandet då båtar övergår från att vara fiskebåt till fritidsbåt eller tvärtom. Anmälan kan då göras till det register i vilket båten redan finns införd.

— — —

Eftersom det i praktiken blir länsstyrelse, som kommer att pröva om båt skall antecknas som fiskebåt, anser länsstyrelsen det angeläget att det närmare preciseras vad som skall utgöra underlaget för ifrågavarande anteckning.

3.13 Länsstyrelsen i Skaraborgs län: — — — Som TSV framhållit är det angeläget att inte bara båtar vars skrov är fem meter eller längre registreras, utan även alla motorbåtar med stor motorstyrka oavsett längd. En lämplig motorstyrka har enligt förslaget ansetts vara 13 kw eller drygt 18 hästkrafter. Av utombordsmotorer finns det på marknaden endast något enstaka fabrikat med denna motorstyrka. Den vanligaste i denna storleksklass är antingen 15 eller 20 hästkrafter. Man kan inte helt utesluta att motorer, som egentligen är starkare, kan komma att anpassas och saluföras som "starka" 18 hästkrafter och på så sätt falla utanför registreringsplikten. Resultatet blir då, att det fortfarande kommer att finnas oregistrerade mycket små båtar med kraftiga motorer som kan framföras med relativt hög hastighet. Det finns därför skäl att sänka gränsen till att omfatta motorer starkare än 15 hästkrafter. En sådan gräns skulle bättre förhindra en önskad utveckling.

3.14 Länsstyrelsen i Värmlands län: — — — Länsstyrelsen anser att det många gånger kan bli svårt att avgöra om båtmotorns effekt överstiger 18 hästkrafter eller ej. För kontrollen och efterlevnaden av lagen kan det ifrågasättas om detta kriterium inte bör utgå speciellt som uppgiften om effekt inte ingår i de uppgifter om båten som skall registreras. Jfr vidare avregistreringsgrunden i 7 § 4 p där det ej klart framgår om en minskning av motoreffekten kan innebära en avregistreringsgrund.

3.15 Länsstyrelsen i Örebro län: — — — Avgränsningen av registret liksom båtarnas identifiering enligt förslaget anser länsstyrelsen acceptabel. Skall ett båtregister tillskapas bör det ske med utnyttjande av nuvarande ADB-organisation för bil- och körkortregistrering.

3.16 Länsstyrelsen i Västmanlands län: — — — Eftersom registret skall ha till syfte att ge underlag för viss samhällsplanering och att underlätta identifiering av båtar vill länsstyrelsen dock ifrågasätta om inte alla båtar, som brukas i Sverige, bör vara registrerade även om de ägs av utlänningar, som inte är fast bosatta i Sverige.

3.17 Länsstyrelsen i Gävleborgs län: — — — Trafiksäkerhetsverkets förslag anger båtens sjösättning som kriterium för registreringsplikts inträde. Trafiksäkerhetsverket har närmare redogjort för vad som skall avses med begreppet sjösättning och har därvid föreslagit att en provtur som sker i avsikt att ta upp båten omedelbart inte skall medföra registreringsplikt. Exemplet ger utrymme för skilda uppfattningar om en båtfärd skall anses som provtur eller ej.

Värdet på en båt som en del i en förmögenhet torde inte vara beroende av huruvida båten är sjösatt eller ej.

Länsstyrelsen föreslår att en båt skall anses registreringspliktig från den tidpunkt när äganderätten till den övergår från tillverkare/återförsäljare till fysisk eller juridisk person vars huvudsakliga avsikt med förvärvet är att begagna båten för fritidsändamål.

3.18 Sjösportens samarbetsdelegation: — — — Enligt direktiven skall registret ha till syfte att ge statistik och möjliggöra identifiering och kontroll av båtar. Det uppdras åt TSV att utreda om båtlängden 5 m och egenskapen att ha segel eller motor som drivkraft kan vara lämpliga avgränsningskriterier för att nå dessa syften. TSV svarar i rapporten endast att inga avgörande skäl talar mot femmetersgränsen. Verket anger däremot tre egna kriterier som skulle leda mot de uppställda syftena, nämligen att de registrerade båtarna bör vara *overnattningsbara*, byggda/utrustade för längre *förflyttningar* och/eller *snabba*. Det sägs ej vari lämplighet för längre förflyttningar skulle yppa sig, men man menar att stor motorstyrka skulle vara ett moment i den riktningen.

Varför just de nämnda faktorerna skulle vara avgörande för att nå de givna syftena utvecklas ej i rapporten, och det förefaller som om både — — — större precision borde ha erfordrats och att de valda kriterierna inte är de i alla avseenden mest relevanta. Det är tydligt att någon systematisk studie av båtbeståndet inte har gjorts.

Även om det hade kunnat sägas att de av TSV uppställda kriterierna varit lämpliga för de syften registret skulle fylla enligt utredningsuppdraget, tycks den slutligen gjorda gränsdragningen — motor- och segelbåtar över fem meter och kortare motorbåtar över 18 hkr — vara gjord på måfå, och den tillgodoser varken på ett adekvat sätt de av TSV självt ställda kriterierna eller de i direktiven angivna syftena.

Beträffande längdgränsen måste först konstateras att varje sådan gräns

är ägnad att driva fram "paragrafbåtar". Det går att bygga beboeliga båtar under fem meter, men de blir för korta, breda och höga för sjösäkerhetens krav. Amerikanska regler har visat sig leda till en farlig utveckling på motorbåtssidan av sådana skäl.

Valet av just fem meter är vidare ogynnsamt därför att det avviker från nu gällande sexmetersgräns för registrering i båtregister. Det arbete som nedlagts för att finna och avgränsa yrkesbåtar ner till den längden kan sålunda inte undvara en komplettering. Detta hade väl kunnat accepteras om femmetersgränsen framställt som särskilt ägnad att både utpeka de båtar som uppfyller de angivna syftena eller TSV:s kriterier och samtidigt utesluta båtar som inte gör det. Gränsen kan inte anses välvald från sådana utgångspunkter. Inte heller verkar gränsen 18 hkr att vara grundad på några ingående överväganden om vad som kan tänkas främja de uppställda syftena.

Om man först ser till de valda gränsernas *positiva* täckningsområde, är det nog troligt att man lyckats få med båtar som uppfyller verkets egna kriterier övernattningsbarhet, förflyttningsbenägenhet och snabbhet. De i utredningsuppdraget nämnda syftena skulle däremot kräva ett vidare täckningsområde; för det angivna syftet statistikinsamling borde alla båtar ingå, vilket bara visar att registrering inte är rätt metod. Inte heller identifieringssyftet uppfylls, eftersom bl. a. många stöldbegärliga båtar torde falla utanför förslaget registrering.

— — —

Svårigheterna att med en enkel gräns tillgodose alla de i direktiven angivna syftena och samtidigt få med de båtar som måste registreras av andra skäl sätts på sin spets då man samtidigt skall beakta registreringsgränsens *begränsande* funktion, ty en adekvat gräns bör också i rimlig grad utesluta sådant som inte har i registret att göra. I det avseendet slår förslaget helt fel. Vad beträffar femmetersgränsen kan konstateras att en mängd båtar kommer med som inte fyller något angivet registrerings syfte. Hit hör bl. a. flera roddbåtar som kan föras med motor, segeljollar som är rena idrottsredskap, såsom Flying Dutchman och 505, och t. o. m. åtskilliga kanoter som kan föras med segel. Samtidigt framstår 18 hkr-gränsen som gripen ur luften. TSV anger självt att med den avses att undvika registreringsplikt för båtar som används inom ett begränsat område — det kan förmodas att man tänkt exempelvis på båtar för fiske eller passbåtar till sommarställen. Men när man väljer motorstyrkan som begränsningskriterium, är det ett misstag att tro att man träffar förflyttningsbenägenheten. Små snabba båtar används som passbåtar, men de har normalt inte den sjövärdighet och bekvämlighet som erfordras för långfärder. Om man skall välja en gräns, bör man anknyta till något mer påtagligt.

— — —

I *nationalitets- och lokaliseringshänseende* tycks av direktiven framgå att registret endast skall omfatta båtar som hör hemma i Sverige. Förslaget har ingen sådan begränsning, och de angivelser som finns är över huvud taget egendomliga, både till form och innehåll.

— — —

I sak innebär förslaget att svenskars båtar utomlands faller under regis-

teringsplikten och täcks av anslutande regler om märkning m. m. På samma sätt kommer här boende utlänningars båtar som är baserade utomlands att täckas av registrerings/märkningsplikt. Hur man skall förfara när båtarna är underkastade registreringsplikt i värdlandet har inte klargjorts. Inte heller har man gjort undantag i märkningsplikten för det fall att värdlandet kräver märkning av där baserade båtar. Är det meningen att båtarna skall ha dubbel märkning, och hur skall den svenska märkningen ske i förhållande till den lokala?

— — —

Förslaget innebär å andra sidan ingen registreringsplikt för utlänning som bor utomlands men har båt här, eller för utländsk juridisk person över huvud taget. Detta gäller även om båten används i yrkesverksamhet här i landet och sålunda är registreringspliktig här enligt nu gällande regler.

— — —

Båtar som är *tillbehör* till andra fartyg har observerats bara i fråga om fiskefartyg, och där endast i fråga om märkningen, i förslaget till identifieringsförfordning. Det gäller livbåtar och barkasser, och en del hjälpbåtar till fiske. Enligt nuvarande regler kan sådana båtar inte införas i båtregistret, och en sådan regel är nödvändig även för ett allmänt båtregister.

Med de gjorda avgränsningarna kan det hända att en del båtar som behöver nationalitetsbevis för utländsk resa inte kan få sådant, eftersom utfärdandet av sådant bevis enligt både gällande regler och de föreslagna är knutet till registrering. Det är tänkvärt att båtar som transporteras utomlands, eventuellt på trailer, men som varken har föreskriven längd eller motorstyrka nog för att vara registreringspliktiga kan behöva sådant bevis för att kunna fritt användas i utlandet. Reglerna om registreringsplikt bör därför kompletteras med regler om *registreringsrätt*. Sådana bestämmelser fordrar dock en delvis annan reglering än vad som föreskrivits för registreringsplikt, bl. a. i fråga om avregistrering.

— — —

TSV kan inte anses lämpat att som enda myndighet handha all båtregistrering i landet. Om TSV skall åläggas registreringen enligt de nya principerna, bör båtregistreringen vid sjöfartsregistret ändå behållas, medan däremot sjöfartsregistret kunde tänkas såsom enda myndighet för båtregistrering enligt det nya systemet. Den bedömningen grundar sig främst på följande omständigheter.

Sjöfartsregistret (båt- och skeppsregistren) fyller ett annat syfte än det nu föreslagna registret, och ett syfte som TSV ej väl kan fylla. Det avser registrering av tillsynskrävande båtar, och båtregistret är sålunda liksom skeppsregistret ett komplement till sjöfartsverket. Att upplösa detta förhållande beträffande båtar skulle leda till onödig splittring och till behov att upprätthålla kompetens och kommunikation på två ställen. Sjöfartsregistret avser vidare registrering på grund av folkrättsligt åtagande, där registrets utvecklade förbindelser med främmande registreringsmyndigheter får särskild betydelse. Av intresse för nöjesbåtsägarna är särskilt att sjöfartsregistret redan är känt utomlands som den myndighet vilken utställer nationalitetsbevis som flera länder kräver, och ett stort antal båtar har frivilligt registrerats vid sjöfartsregistret av den anledningen.

4.1 Sjöfartsverket: – – – Förslaget innebär att sjöfartsregistret skall tilldela fiskeskepp registerbeteckning medan båtregistret skall tilldela fiskebåtar sådan beteckning. Det är i rapporten inte sagt något om hur det nödvändiga samarbetet för att undvika förvirring avseende dessa fartygsbeteckningar skall tillgå.

4.2 Länsstyrelsen i Södermanlands län: Förslaget att båtägarna själva skall få utmärka båtarna med tilldelad identifieringsbeteckning avstyrks. Länsstyrelsen anser att identifieringsbeteckningarna skall vara enkla men likformiga. Får båtägarna själva utmärka båtarna kommer ett stort antal typer av märkning att förekomma. Tydligheten kommer inte att vara avgörande vid utmärkningen. Detta medför svårigheter för de övervakande myndigheterna i arbetet med bl. a. tillsynen av att registreringsbestämmelserna följs.

Med den teknik som nu finns torde det vara lätt att framställa t. ex. självhäftande identitetsbeteckningar. Vill man ha en synlig kontroll på att båtägaren erlagt registerhållningsavgift kan identitetsbeteckningar tas fram årligen med skifte av färg som nu sker med fordons kontrollmärken. Den plats på skrovet där identitetsbeteckningarna skall placeras väljs lämpligen av båtägaren.

4.3 Länsstyrelsen i Blekinge län: – – – Trafiksäkerhetsverket har i fråga om utmärkning av båtarna föreslagit att denna överläts åt båtägarna själva, som då får märka båtarna på det sätt de själva finner lämpligt. Alternativet skulle vara att någon myndighet tillhandahåller enhetliga skyltar. Med tanke på de ändamål som ett båtregister skall tillgodose förefaller det rimligt att båtarna förses med enhetliga skyltar. Regeringen har i sina direktiv också förutsatt att kostnaderna för identifieringsanordningar skall ingå bland de kostnader som skall bilda underlag för en registreringsavgift. Länsstyrelsen vill därför förorda alternativet med enhetliga skyltar.

4.4 Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län: – – – Det alternativ beträffande utmärkning, som innebär att båtägarna själva får svara för att registerbeteckningen av fastställd storlek och färg sätts på båtarna, anser länsstyrelsen vara det mest tilltalande och tillstyrker därför detsamma.

4.5 Länsstyrelsen i Älvsborgs län: – – – Länsstyrelsen förordar det alternativ där båtägarna själva svarar för utmärkningen. Beträffande fiskebåtar framgår det inte klart om identifiering och utmärkning skall ändras om t. ex. användningssättet ändras eller om båten överlättes till en ny ägare som inte är fiskare.

4.6 Länsstyrelsen i Kopparbergs län: – – – Samtliga båtar bör enligt länsstyrelsens mening förses med särskild registerbeteckning, således även fiskebåtar även om dessa enligt särskilda regler måste vara försedda även med en distriktsbeteckning. Att de dessutom bör ha registerbeteckning

följer av att dessa båtar ofta, efter att ha tjänat ut som yrkesbåtar, omvandlas till fritidsbåtar.

Prop. 1986/87: 121

Registerbeteckningen bör kunna anförtros båtägarna själva. Dock bör i enhetlighetens intresse i författning eller tillämpningsföreskrifter intagas uppgifter om storlek och typsnitt på de siffror och bokstäver som får komma till användning.

4.7 Sjösportens samarbetsdelegation: — — I 7 § registreringslagförslaget står att båten skall tilldelas en registerbeteckning. I registreringsförordningsförslagets 6 § finns bestämmelse om registerbeteckningen. Det framgår att man överger den hittills använda metoden med gemensam igenkänningssignal, anropssignal och registreringskod, vilket förefaller att ha varit ett enkelt och välbetänkt system. Motivet för ändringen är att nummerse-rierna enligt gällande system skulle vara begränsade. Uttalandet förvånar, då det i PM om det sjörättsliga registreringsväsendet Ju 1971:6 på s. 148 sagts att systemet skulle möjliggöra ett så stort antal variationer att inte ens en allmän båtregistrering skulle göra det nödvändigt att ändra systemet. Det förefaller önskvärt med en redovisning av rätta förhållandet.

5 Registerinnehåll

5.1 Domstolsverket: — — Riksskatteverket hade föreslagit att ägaren skulle uppge försäkringsbolag och försäkringsvärde i de fall då båten är försäkrad. Sådan uppgift har värde från kontrollsynpunkt. Kontrollen av båtar är enligt ändamålsparagrafen ett viktigt skäl att införa båtregistret. Enligt DV:s mening är TSV:s framlagda skäl för att avfärda förslaget mot den bakgrunden mindre väl genomtänkta.

5.2 Länsstyrelsen i Södermanlands län: — — I likhet med RSV anser länsstyrelsen att uppgift om försäkringsbolag där båten är försäkrad samt båtens försäkringsvärde skall finnas i båtregistret. Uppgiften om försäkringsvärde torde vara till stor nytta för skattemyndigheterna i deras taxeringsarbete. Eftersom försäkring inte krävs för båtar kan uppgiften inte vara obligatorisk. Båtägarna bör dock ges möjlighet att lämna sådana uppgifter samtidigt som kanaler till försäkringsbolagen skapas för rapportering av försäkringsuppgifter.

5.3 Länsstyrelsen i Östergötlands län: — — Enligt förslaget skall var och en som äger en femtedel eller mera av en registrerad båt antecknas i registret som ägare. De skall alla enligt förslaget till 9 § båtregisterlagen solidariskt ansvara för de avgifter som är knutna till systemet. Enligt länsstyrelsens mening kräver en rationell hantering av rutinerna för uttag av avgifter och restföring att en ägare registreras som ansvarig gentemot registret. En särskild anmälan om detta ansvar bör ske och uppgifterna om eventuella andra ägare bör finnas i en separat transaktion i registret.

I förslaget till 3 § båtregisterförordningen anges, att fråga om registrering skall prövas av länsstyrelsen i det län där båten har sin hemmakom-

mun om anmälningar rörande samma båt har gjorts till flera länsstyrelser. Enligt länsstyrelsens uppfattning är det bättre att från början försöka styra anmälningarna till en myndighet genom att i författningen ange vilken länsstyrelse som är registreringsmyndighet för båten. I enlighet med vad som ovan har sagts om registeransvarig ägare föreslår länsstyrelsen att länsstyrelsen i det län där den registeransvarige ägaren har sin hemvist blir registreringsmyndighet.

5.4 Länsstyrelsen i Kalmar län: — — — Då det gäller uppläggningsen i stort av förslaget till båtregister förefaller detta väl avvägt. De föreslagna uppgifterna i registret synes i huvudsak överensstämma bland annat med dem som finns i Svenska Kryssarklubbens båtregister och som har fungerat väl i många år. Det borde dock vara av värde med uppgift om den radiosändarutrustning, som finns ombord, båtens djupgående och vilken segelfri höjd den fordrar.

5.5 Länsstyrelsen i Kristianstads län: — — — Av förslaget framgår att den som förvärvat en registrerad båt skall anmäla detta till registret inom viss tid. Även före ägaren har samma skyldighet. Det senare gäller dock endast om han är antecknad i registret. Länsstyrelsen anser att denna bestämmelse bör utgå då den kan skapa oklarhet i skyldigheten att vara registrerad.

5.6 Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län: — — — Länsstyrelsen är av den uppfattningen att många båtägare inte känner annan motorstyrka i sina båtar än vad som uttrycks i hästkrafter (hk). Vid anmälan om registrering av båt med motor bör därför motorstyrkan kunna ges uttryckt i hk. Det är inte lämpligt att anmälningssblanketterna förses med omräkningsfaktor så att båtägarna själva får räkna fram effekten till Kw. Ett sådant förfarande förutsätter att uppgiften måste kollas på länsstyrelsen före registrering. Beräkningen bör göras i systemet i samband med noteringen i registret. Utfärdat registreringsbevis bör innehålla uppgift om såväl hk som Kw.

5.7 Länsstyrelsen i Värmlands län: — — — Länsstyrelsen finner det angeläget att registret inte belastas med onödiga eller alltför många deltaljuppgifter om båten eller ägaren. Det kan ifrågasättas varför skrovets färg skall anges? Innebär detta att varje ommålning skall anmälas till registret? Vidare kan ifrågasättas varför ägarens hemorts församling och hemlän skall anges när ändå hemmakommun anges. Se vidare 4 § förslag till förordning om registrering av båtar om vad en anmälan skall innefatta jämfört med vad som enligt i bilagan till förordningen föreslås skall införas i båtregistret.

5.8 Länsstyrelsen i Örebro län: — — — I motsats till förslaget anser länsstyrelsen i den mån båtarna är försäkrade att uppgift härom bör finnas i registret. Det bör vara av värde för både myndigheter och försäkringsbolag att veta vilket försäkringsbolag som svarar för båten, när sådana uppgifter erfordras, bl. a. i samband med försäkringsbedrägerier.

5.9 Länsstyrelsen i Kopparbergs län: — — — Eftersom registret enligt nu föreliggande förslag är avsett att användas uteslutande för statistikändamål och för identifiering och kontroll av båtar synes för fullständighetens skull även statens båtar böra registreras liksom även båtar som ännu inte sjösatts. — — — På sikt bör även kunna framgå av registret om en båt i förekommande fall förtullats eller ej.

6 Organisation m. m.

6.1 Domstolsverket: — — — Det förefaller rationellt att för båtregistret utnyttja den organisation som finns för bil- och körkortregistrering, anläggningar, programvara etc. Många person- och adressuppgifter bör också vara gemensamma. Med länsstyrelserna som regional organisation framstår det som naturligt att TSV utgör central registreringsmyndighet.

6.2 Länsstyrelsen i Stockholms län: — — — Insamling av grundmaterial samt dataregistrering av detta kommer, som också konstateras i förslaget, att bli det mest omfattande inslaget i registeruppläggningsen.

Länsstyrelsen vill därför understryka vikten av att registerorganisationen samt utbildningen av bilregisterpersonalen är genomförd i god tid innan uppbyggnaden av registret påbörjas. För att den båtägande allmänheten skall kunna erhålla kunskap om sina skyldigheter erfordras, förutom den information som framhållits i förslaget, att denna skall kunna ställa frågor till registreringsmyndigheten per telefon. De resurser som länsstyrelsen besitter i dag i vad avser telefonupplysning till allmänheten om registrerade fordon, vägtrafikskatt med mera, är klart underdimensionerad och skulle, om den ytterligare belastades med frågor om båtregistrering, hota att totalt bryta samman.

6.3 Länsstyrelsen i Kalmar län: — — — Länsstyrelsen finner det naturligt att länsstyrelserna som har erfarenhet som regional myndighet från registrering av motorfordon även föreslås handlägga det föreslagna båtregistret. De båtar, som enligt förslaget skall registreras, synes komma att utgöra ett relativt litet antal i förhållande till antalet registrerade motorfordon. Dessutom torde antalet ägarbyten etc. när det gäller båtar vara betydligt lägre än då det gäller motsvarande antal motorfordon. Ägarbyten då det gäller båtar är dessutom erfarenhetsmässigt koncentrerade till höst och vår. Några arbetsmässiga problem att klara av de nya uppgifterna bör därför inte uppstå.

6.4 Länsstyrelsen i Kristianstads län: — — — Länsstyrelsen vill påpeka svårigheterna med att få in de uppgifter som skall ingå i ett eventuellt båtregister. Det handlar om drygt 400 000 båtar. Av trafiksäkerhetsverkets utredning framgår att hälften av dessa är åtkomliga på olika sätt genom organisationer, försäkringsbolag, båttidningar m. fl. Den andra hälften, ca 200 000, måste nås genom en intensiv central och regional kampanj. Det måste antas att många båtägare inte kommer att svara inom den för

omläggningen avsedda tiden. Det kommer att medföra extra belastning på länsstyrelsen i omläggningsskedet, en belastning som även kommer att märkas i fortsättningen genom ett nytt register.

6.5 Länsstyrelsen i Hallands län: — — — Föreslagen organisation för båtregistret är lämplig. Trafiksäkerhetsverket anger att organisationen och anläggningarna endast kräver marginell utbyggnad. Länsstyrelsen bedömer att både personal och terminalförstärkning erfordras. Personalförstärkningen behövs så fort beslut om båtregistrering fattats. Länsstyrelsens bilregister har redan hård belastning på telefonlinjenätet. För att möta den ökade belastningen fordras en väl utbyggd information till båtägarna. Informationen bör gå ut centralt.

7 Kostnader m. m.

7.1 Domstolsverket: — — — DV kan dock inte låta bli att uppmärksamma frågan huruvida det är försvarbart att för en kostnad av drygt 12 milj. kr. bygga upp och för en årlig kostnad av drygt 7 milj. kr. driva ett register som enbart har till ändamål att redovisa statistik, att kunna identifiera båtar samt för kontroll, särskilt som det inte anges vem som skall svara för och utföra identifieringen och kontrollen.

7.2 Stockholms tingsrätt (Sjöfartsregistret): — — — Den kostnadskalkyl som TSV presenterat för verkets egen del förefaller modest. Även om den skulle visa sig hålla streck kan den omöjliga utgöra hela sanningen vad de totala kostnaderna beträffar. Länsstyrelsernas utökade uppgifter skulle kräva viss förstärkning av sakkunnig personal. Kustbevakningens och sjöpolisens insatser måste sannolikt göras större.

8 Registerhållningsavgift

8.1 Domstolsverket: — — — En avgift skall vara vederlag för en tjänst eller vara, som det allmänna tillhandahåller (prop. 1973:90 s. 219). DV sätter ifråga om den enskilde båtägaren får någonting i utbyte av att hans båt registreras. Ändamålet med registret tyder närmast på att det enbart är allmänna intressen som tillgodoses med registret. Eftersom den enskilde inte får någon motprestation för den registerhållningsavgift som han erlägger bör avgiften likställas med skatt, som tillhör det primära lagområdet. Behörigheten att besluta om avgiftens storlek torde därvid inte kunna delegeras från riksdagen till regeringen.

8.2 Länsstyrelsen i Västmanlands län: — — — Eftersom registret inte skall ha till syfte att utgöra underlag för en beskattning av båtar, synes de föreslagna reglerna för ändring av uppgifter i registret och av de på grund därav påförda avgifterna vara onödigt komplicerade med hänsyn till beloppens ringa storlek. Det måste kunna räcka med ett enkelt rättelsebeslut av

länsstyrelsen och man kan även ifrågasätta om det skulle behövas någon besvärsmått beträffande ett sådant beslut.

Prop. 1986/87: 121

Länsstyrelsen vill även hävda att det måste bli orimligt dyrt och opraktiskt att varje år ta ut en avgift om endast 25 kronor. Att vid det första tillfälle, då en båt registreras, samtidigt ta ut hela kostnaden för både registreringen och all framtida registerhållning vore väl mest tilltalande men ett sådant system skulle sannolikt leda till att ägarbyten inte anmäldes och att registret därför inte kunde hållas aktuellt. Enligt länsstyrelsens mening borde man däremot kunna debitera och ta ut avgifter vart tredje eller kanske hellre vart femte år, utan att registrets tillförlitlighet därigenom allvarligt påverkades.

8.3 Länsstyrelsen i Gävleborgs län: — — — Länsstyrelsen anser — — — att påkallande av beslut om fastställelse av registerhållningsavgiften skall ske skriftligen inom 30 dagar efter det att avgiften skulle ha betalats, att påkallande skall ske hos länsstyrelsen i det län där ägaren har sin adress enligt båtregistret, att länsstyrelsen utan att särskilt beslut meddelas skall kunna korrigera en avgift som uppenbart påförts oriktigt, att länsstyrelsen skall ges möjlighet att medge anstånd med inbetalning av registerhållningsavgift samt att registerhållningsavgifterna skall påföras/debiteras under en tid på året när belastningen på bilregistret är lägre än under vårmånaderna mars — maj.

8.4 Länsstyrelsen i Västernorrlands län: — — — Enligt länsstyrelsens erfarenhet vållar tillämpningen av 23 § vägtrafikskattelagen ofta problem när fordonsägaren påkallar beslut av länsstyrelsen om fastställelse av skatten, genom att denne därvid påstår att han mottagit skattekravet först efter den dag den senast skulle ha betalats. Med den utformning förslaget till lag om registrering av båtar fått i 11 § befärar länsstyrelsen därför att samma problem kommer att uppstå vid tillämpningen av båtregisterlagen. Med hänsyn härtill föreslår länsstyrelsen att samma beräkningssätt för påkallande av beslut användes här som i 23 § första stycket punkt 1 vägtrafikskattelagen. Förslaget kan ges följande lydelse: "Anser någon att registerhållningsavgift oriktigt har påförts honom, får han inom 30 dagar efter den dag då avgiften senast skulle ha betalats, påkalla beslut om fastställelse av avgiften hos registreringsmyndigheten."

Registerhållningsavgiften påförs av trafiksäkerhetsverket och detta skall ske under mars respektive oktober månad. Med hänsyn till att arbetsbelastningen på bilregistret är särskilt stor under vårmånaderna föreslår länsstyrelsen att första perioden för påförande av avgift enligt 14 § förslaget till förordning om registrering av båtar ändras från mars till januari månad.

8.5 Sjösportens samarbetsdelegation: — — — I registreringslagförslagets 7 § pkt 5 står att om registrerad båt frånhänts ägaren genom brott och båten inte anträffas inom två år därefter, skall båten avregistreras. Bestämmelsen i 9 § om ägaransvar medför att ägaren är skyldig att betala registerhållningsavgift under den tid han sålunda inte har båt men ändå formellt måste stå som dess ägare. Det synes riktigast att han befrias från avgiften.

19 § står att flera ägare som gemensamt har båt blir solidariskt ansvariga för registerhållningsavgiften. Det framstår i partrederiförhållanden som ett omotiverat avsteg från den gällande regeln om delat ansvar, och regeln bör föras med reservation för det fallet.

I 11 § registreringslagförslaget stadgas att den som vill klaga på påfordrad registerhållningsavgift har att påkalla fastställelse av avgiften genom beslut. Även om avsikten framgår av lagmotiven, måste bestämmelsen framstå som ytterligt dunkel för båtägare i gemen, och syftet – att båtägaren skall få ett beslut som kan överklagas – borde klargöras i lagtexten.

9 Författningsreglering

9.1 Rikspolisstyrelsen: – – – I förslaget till lagens 4 § p 2 sägs att registreringsskyldighet föreligger om båten drivs med en motor vars effekt överstiger 13 kilowatt. Då det inte går att bortse från att en båt kan förses med flera motorer bör i stället anges att registreringsplikt inträder när den sammanlagda motorstyrkan överstiger en viss nivå.

Enligt 5 § lagförslaget föreskrivs att en ägare av en båt skall anmäla båten för registrering. Om han underlåter detta kan han straffas. Varken av lagen eller förordningen framgår vem som blir straffansvarig om en båt har flera ägare.

9.2 Stockholms tingsrätt (Sjöfartsregistret): – – – 1 § 2 st: Hänsyn har inte tagits till den dispensmöjlighet som finns angiven i 1 § 2 st sjölagen. Även om det kanske inte är särskilt ofta förekommande att båtar, vilka ägs av utländska fysiska personer som är bosatta utomlands eller av utländska juridiska personer, står under avgörande svenskt inflytande och därför kan få dispens att anses som svenska och föra svensk flagg, kan denna möjlighet inte uteslutas. – Hur har man för övrigt tänkt sig att lösa den sannolikt inte ovanliga situationen att en svensk medborgare är bosatt i utlandet och har sin båt där? Skall båten vara registreringspliktig och ha svensk registerbeteckning? Och detta även om det främmande landets lag föreskriver registreringsplikt eller registreringsrätt (cv med förbud mot att anbringa beteckning, som kan förväxlas med registerbeteckningen i det landet)? Det förefaller inte som om TSV tagit någon hänsyn till risken för kollision med andra länders lagar.

– – –

Det aktuella lagförslaget innehåller varken i sin 4 § eller eljest någon bestämmelse om *registreringsrätt*. En sådan är emellertid av behovet påkallad, inte endast när det gäller icke-kommersiella statsägda båtar utan framför allt för fritids- och fiskebåtar. Även ägare av små fritidsbåtar, t. ex. tävlingsbåtar, kan bli nödsakade att ansöka om nationalitetsbevis och ett sådant förutsätter registrering. Också för fiskebåtarnas del borde – oavsett hur längdgränsen bestäms – finnas möjlighet till frivillig registrering.

5 §: En tidsfrist på endast en vecka för registrering är erfarenhetsmässigt alldeles för kort. Enligt gällande lag är tiden en månad. – Bestämmelser

mässig sjöfart. Dessa register omfattar fartyg som är utrustade med någon form av kommunikationsanläggning varför uttrycket "hörts av" här kan anses motiverat utifrån den betydelse uttrycket har i normalt språkbruk. Fritidsbåtar saknar vanligtvis radioanläggning och därför möjlighet att "höra av sig". Uttrycket bör ersättas med det mer adekvata "anträffats" vilket också används i 5 p samma paragraf.

11 §: Någon form av tidsgräns för möjligheten att fastställa avgiften enligt 11 § 3:e stycket borde finnas – i annat fall kan myndigheten bli tvungen att pröva frågan i sak efter kanske mer än 10 år. I 23 § andra stycket Vägtrafikskattelagen har motsvarande tidsgräns satts till två år. Denna tidsgräns har i vissa fall visat sig vara väl kort. Jämförelser kan också göras med vad som gäller för fastställelse av skatt enligt lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter (3 år) och enligt mervärdeskattelagen (1968:430) (6 år).

15 §: RSV anser att underlåten anmälan inte bör beläggas med straff i större omfattning än syftet med anmälningsplikten kräver. Detta syfte tillgodoses genom bestämmelsen i första stycket om sanktionsmöjlighet mot försumliga registeranmälare. Bestämmelsen i andra stycket dikteras emellertid inte av detta syfte utan utgör en ytterligare reaktion på ett i och för sig redan straffsanktionerat förfarande. RSV anser inte att denna form av "dubbelbestraffning" är motiverad och föreslår därför att andra stycket utgår.

9.4 Länsstyrelsen i Kronobergs län: – – – 4 §: Enligt förslaget inträder registreringsplikt när båten sjösätts. Av specialmotiveringen framgår att avgränsningsproblem till begreppet sjösättning kan uppstå. Enligt länsstyrelsens mening är det enklast att låta dagen för förste ägarens förvärv vara utgångspunkt för att beräkna när registreringsplikt inträder.

7 §: Punkten 6 i paragrafen synes inbjuda till gränsdragningsproblem. Länsstyrelsen föreslår att den utgår. I stället kan punkten 4 erhålla lydelsen " – – – på grund av ombyggnad eller ändring inte längre – – –".

9.5 Länsstyrelsen i Älvsborgs län: – – – Lag om registrering av båtar

4 § 1: "Skrov" bör förtydligas. – – – Ingår exempelvis utanpåliggande roder och bogspröt i skrovet är frågor som bör klaras ut. – – – Vidare föreslås följande formulering "vars skrov har en längd av fem meter eller mer".

11 §: Båtagaren kan enligt denna paragraf påkalla beslut hos registreringsmyndigheten. Enligt 4 § förordningen om registrering av båtar skall beträffande båtar uppgift om båtens hemmakommun uppges. Då det är av avgörande betydelse vilken myndighet som är att anse som registreringsmyndighet och båtar flyttas mellan olika hamnar efterlyser länsstyrelsen en förklaring av vad som avses med "båtens hemmakommun".

13 §: Under avsnitt 7 "Registerhållningsavgift" efterlyser länsstyrelsen en bestämmelse om vilken lägsta beloppsgräns som skall gälla för att ett ärende skall bli föremål för indrivning.

Sjölagen

2 §: Eftersom denna paragraf föreslås bli ändrad, vill länsstyrelsen föreslå att första meningen ändras till "Fartyg, vars skrov har en längd av tolv meter eller mer och en bredd av fyra meter eller mer, betecknas skepp".

9.6 Sjösportens samarbetsdelegation: – – – I registreringslagförslagets 5 § föreskrivs skyldighet för ägare av en registreringspliktig båt att anmäla båten till registrering. Däremot saknas bestämmelser om förvärvsanmälan, fastän motivuttalandet till paragrafen visar att man trott sig ha föreskrivit detta genom registreringsplikten. Registreringslagen framstår härigenom som ofullständig, och den måste kompletteras på den här punkten av registreringsförordningen, som regeringen skall utfärda.

1 Förslag till

Lag om fritidsbåtsregister

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Registrering av båtar enligt denna lag sker i det fritidsbåtsregister som avses i 2 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1). Registret skall föras med hjälp av automatisk databehandling.

2 § Fritidsbåtsregistret har till ändamål att ge underlag för

1. kontroll av ordning och säkerhet till sjöss.

2. planering av trafiken med fritidsbåtar.

Registret får även användas som underlag för

1. planering som avser turism, friluftsliv och naturvård,

2. utredningar rörande skatter, tullar och indrivning.

Registret förs av sjöfartsverket som central registermyndighet och av länsstyrelserna som regionala registermyndigheter.

3 § Sjöfartsverket och länsstyrelserna förfogar över och har terminalåtkomst till fritidsbåtsregistret.

4 § Polismyndighet, tullmyndighet, riksskatteverket, länsskattemyndighet, lokal skattemyndighet, kronofogdemyndighet, statens naturvårdsverk, Sveriges turistråd och fiskeristyrelsen får ha terminalåtkomst till fritidsbåtsregistret.

5 § Vid tillämpningen av denna lag skall som ägare av en båt anses även den som innchar båten på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

Bestämmelserna om skyldigheter enligt denna lag för ägare av en båt gäller också ägare av en eller flera andelar i en båt.

Registrering och anteckning av förvärv m. m.

6 § Varje svensk båt 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

1. båtens skrov har en största längd av minst fem meter och drivs med segel eller motor eller

2. båten drivs med en motor vars propelleraxeleffekt överstiger tio kilowatt eller, om båten drivs med flera motorer, den sammanlagda propelleraxeleffekten överstiger tio kilowatt.

Registreringsplikten inträder då båten första gången sjösätts eller då den därefter utrustas med segel eller motor.

Första och andra stycket gäller även utländsk båt vars ägare är bosatt i Sverige.

7 § En båt anses som svensk om den till mer än hälften ägs av svensk medborgare eller svensk juridisk person.

Prop. 1986/87:121

8 § Även en annan svensk båt än en sådan som avses i 6 § får på begäran av ägaren föras in i fritidsbåtsregistret, om det med hänsyn till båtens typ och användning eller annars finns särskilda skäl för att den registreras.

9 § Ägaren av en båt skall skriftligen till en länsstyrelse anmäla båten för registrering inom en vecka från det att den blev registreringspliktig. Görs inte en sådan anmälan får båten inte brukas.

10 § Den som har förvärvat en registrerad båt, som i förvärvarens hand är registreringspliktig, skall skriftligen till en länsstyrelse inom en vecka från förvärvet anmäla detta för anteckning i fritidsbåtsregistret. Ett dödsbo är inte skyldigt att anmäla förvärv från den avlidne. Övergår äganderätten till en registrerad båt på annat sätt än genom arv, bodelning eller testamente, är även den förre ägaren skyldig att inom en vecka från den nye ägarens förvärv göra anmälan därom till en länsstyrelse.

Avser förvärvet en oregistrerad båt skall inom samma tid båten anmälas för registrering. Görs inte en sådan anmälan får båten inte brukas.

11 § Inträder eller ändras ett förhållande som skall redovisas i fritidsbåtsregistret och rör förhållandet annat än äganderättsövergång eller avregistrering, skall ägaren utan dröjsmål anmäla förändringen till en länsstyrelse.

Avregistrering

12 § En båt skall avregistreras om den

1. förolyckats, huggits upp eller förstörts,
2. ej längre vanligen är förlagd i Sverige eller på grund av överlåtelse ej längre skall vara registrerad i fritidsbåtsregistret,
3. försvunnit eller övergetts till sjöss och sedan inte anträffats inom tre månader,
4. frånhänts ägaren genom brott och inte anträffats inom två år därefter,
5. skall registreras enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.,
6. i annat fall än som sägs i 1–5 sedan minst ett år inte är registreringspliktig,
7. har förts in i registret med stöd av 8 § och den anmäls för avregistrering.

13 § Om en båt skall avregistreras enligt 12 § 1–6 är ägaren skyldig att utan dröjsmål till en länsstyrelse skriftligen anmäla båten för avregistrering.

Om en länsstyrelse får kännedom om omständighet som avses i 12 § 1–6, får länsstyrelsen självant avregistrera båten.

Registeravgift

14 § Regeringen får meddela föreskrifter om skyldighet att betala en årlig registeravgift.

Avgiftsskyldig för en viss båt är ägaren av båten. Som ägare av en registrerad båt anses den som är antecknad i fritidsbåtsregistret som ägare

när avgiften skall tas ut. Om flera ägare är antecknade är de solidariskt betalningsansvariga.

Prop. 1986/87:121

Betalas inte avgiften inom föreskriven tid, får båten inte brukas.

15 § Om en båt frånhänts ägaren genom brott, är denne inte skyldig att betala registeravgift.

16 § Registeravgiften påförs genom automatisk databehandling på grundval av uppgifter i fritidsbåtsregistret utan att beslut meddelas.

17 § Den som har påförts registeravgift enligt 16 § får begära beslut om avgift.

Begäran skall ha kommit in till en länsstyrelse senast 30 dagar efter den dag då avgiften senast skulle ha betalats. Har krav på avgiften tagits emot först sedan denna skulle ha betalats, räknas dock tiden från mottagningsdagen.

18 § Betalas inte registeravgiften inom föreskriven tid skall den betalningsskyldige åläggas att inom viss tid betala avgiften. I fråga om en påförd avgift får verkställighet ske enligt utsökningsbalken.

Ansvars- och överklagandebestämmelser m. m.

19 § Den som underlåter att fullgöra sin skyldighet enligt 9 § och 10 § andra stycket döms till böter.

20 § Brukas en båt i strid mot 9 §, 10 § andra stycket eller 14 § tredje stycket döms ägaren till böter.

Visar ägaren att han gjort vad på honom ankommer för att hindra att båten brukas är han fri från ansvar.

Första stycket gäller även annan brukare än ägaren, om han kände till eller borde ha känt till att båten inte fick brukas.

21 § Den som underlåter att fullgöra sin skyldighet enligt 10 § första stycket, 11 § eller 13 § första stycket döms till böter, högst 1 000 kronor.

Är såväl förutvarande som ny ägare skyldig att göra anmälan enligt 10 § första stycket och lämnar en av dem föreskrivna uppgifter, är dock den andre fri från ansvar.

22 § I fråga om båt som ägs eller brukas av oskiftat dödsbo, konkursbo, bolag, förening eller annat samfund eller stiftelse eller annan sådan inrättning gäller bestämmelserna om ansvar för ägare eller brukare den eller dem som har rätt att företräda boet, samfundet eller inrättningen.

23 § I fråga om båt som ägs av bolag, förening eller annat samfund eller stiftelse eller annan sådan inrättning eller av flera personer med samägarerätt skall en länsstyrelse på begäran av samfundet, inrättningen eller samtliga delägare i fritidsbåtsregistret ange viss person som bärare av ägares skyldigheter och ansvar enligt denna lag. Vad som i lagen sägs rörande skyldigheter och ansvar för ägare av båt gäller därefter denne.

24 § Regeringen eller efter regeringens bemyndigande sjöfartsverket får i det särskilda fallet eller genom föreskrift medge undantag från bestämmelserna om registreringsplikt och avgiftsskyldighet i denna lag.

25 § En registermyndighets beslut i det särskilda fallet får överklagas hos kammarrätten genom besvär. Föreskrift om överklagande av sjöfartsverkets beslut om föreskrift enligt 24 § meddelas av regeringen.

Prop. 1986/87:121

Påkallas beslut enligt 17 § eller överklagas ett sådant beslut, befriar detta inte den avgiftsskyldige från att i behörig ordning betala avgift som påförts honom eller fastställts genom beslutet. Detta gäller ej om annat förordnas av den länsstyrelse som har meddelat beslutet eller av domstol som prövar överklagandet.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1988.

2. Registreringsplikt inträder vid lagens ikraftträdande för en båt som då är sjösatt eller som tidigare har varit sjösatt. I stället för den i 9 § angivna tidsfristen skall gälla att anmälan för registrering skall ske senast den 1 april 1988.

3. En båt som vid ikraftträdandet är införd i det båtregister som förs enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. och som skall vara registrerad i fritidsbåtsregistret, skall genom sjöfartsverkets försorg utan dröjsmål överföras till detta register.

4. En båt som har upptagits i skeppsregistret enligt punkt 5 övergångsbestämmelserna till lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) skall ej införas i fritidsbåtsregistret. Avförs båten ur skeppsregistret enligt denna föreskrift skall den anmälas för registrering i fritidsbåtsregistret, om den är registreringspliktig enligt denna lag.

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

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

Skepps- och båtregistren samt skeppsbyggnadsregistret föras av 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.

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 (1987:00) om fritidsbåtsregister.* Över skepp under byggnad i Sverige *förs* ett skeppsbyggnadsregister.

Skeppsregistret, båtregistret och skeppsbyggnadsregistret föras 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 1988.

¹ Senaste lydelse 1979:378.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.

dels att 5 § skall upphöra att gälla,

dels att 1, 4 § och övergångsbestämmelserna till lagen skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Registrering enligt denna lag sker i det båtregister som avses i 2 § sjölagen (1891:35 s. 1).

Registrering enligt denna lag sker i det båtregister som avses i 2 § *andra stycket* sjölagen (1891:35 s. 1).

Båtregisterärenden är ärenden om

1. registrering eller avregistrering av båt,
2. anteckning av båtförvärv,
3. annan införing i båtregistret, som sker på grund av föreskrift i lag eller annan författning.

4 §

I båtregistret skall införas varje svensk båt, som används yrkesmässigt till befordran av gods eller passagerare, till bogsering eller bärgning, till fiske eller annan fångst i *saltsjön* eller till uthyrning till allmänheten och vars skrov har en största längd av minst *sex* meter. Även mindre passagerarbåt skall införas i båtregistret, om den är konstruerad så att den kan föra fler än tolv passagerare.

I båtregistret skall införas varje svensk båt, som används yrkesmässigt till befordran av gods eller passagerare, till bogsering eller bärgning, till fiske eller annan fångst eller till uthyrning till allmänheten och vars skrov har en största längd av minst *fem* meter. Även mindre passagerarbåt skall införas i båtregistret, om den är konstruerad så att den kan föra fler än tolv passagerare.

Första stycket gäller också utländsk båt, som vanligen är förlagd till svensk hamn och vars ägare är bosatt i Sverige.

Regeringen får efter överenskommelse med främmande makt förordna om registreringsplikt även för annan fiskebåt än som avses i första stycket.

Denna lag¹ träder i kraft den 1 juli 1979.

Genom lagen upphävs båtregistreringslagen (1975:604).

Beror förvärv av villkor, som innefattar förbehåll om återtaganderätt, skall frist för anmälan av förvärvet ej i något fall räknas från dag före ikraftträdandet. Motsvarande gäller i fråga om frist för anmälan för registrering av nybyggd båt eller av sådan utländsk båt som avses i 4 § andra stycket eller av båt som utgör tillbehör till annat fartyg.

¹ 1979:377.

Båt som har upptagits i skeppsregistret enligt punkt 5 övergångsbestämmelserna till lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) skall ej införas i båtregistret. Avförs båten ur skeppsregistret enligt denna föreskrift, skall den införas i båtregistret, om den är registreringspliktig enligt denna lag. *Är den icke registreringspliktig, skall den ändå införas i båtregistret, om ej ägaren har begärt annat.*

Båt som har upptagits i skeppsregistret enligt punkt 5 övergångsbestämmelserna till lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) skall ej införas i båtregistret. Avförs båten ur skeppsregistret enligt denna föreskrift, skall den införas i båtregistret, om den är registreringspliktig enligt denna lag.

Denna lag² träder i kraft den 1 januari 1988.

² 1987:00.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

I fråga om fartyg som är införda i *skepps- eller båtregistret* enligt 2 § 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 innehas på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

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 innehas på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1988.

Lagrådet

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1987-02-25.

Närvarande: justitierådet Knutsson, f. d. justitierådet Sterzel, regeringsrådet Tottie.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 5 februari 1987 har regeringen på hemställan av statsrådet Lönnqvist beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag 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.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Mats Jender.

I anslutning till föredragningen har lagrådet tagit del av det yttrande enligt 2 a § datalagen som datainspektionen avgett den 23 februari 1987 över förslaget till lag om fritidsbåtsregister.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Förslaget till lag om fritidsbåtsregister

1–4 §§

Lagrådet ansluter sig till de förslag som datainspektionen har fört fram rörande dessa paragrafer i sitt ovannämnda yttrande. Det behov av uppgifter, som fiskeristyrelsen, naturvårdsverket och Sveriges turistråd kan ha, bör som datainspektionen anför tillgodoses i annan ordning. I enlighet med det sagda förordar lagrådet att 2 § tredje stycket och 3 § utgår och att 1 och 4 §§ – som alltså blir 1 och 3 §§ – ges följande lydelse:

”1 § Registrering av båtar enligt denna lag sker i det fritidsbåtsregister som avses i 2 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1). Registret förs av sjöfartsverket och länsstyrelserna med hjälp av automatisk databehandling.

3 § Polismyndighet, tullmyndighet, riksskatteverket, länsskattemyndighet, lokal skattemyndighet och kronofogdemyndighet får ha terminalåtkomst till fritidsbåtsregistret.”

7 §

I specialmotiveringen sägs att paragrafen överensstämmer med 1 § sjölagen. Den svarar emellertid endast mot första meningen i nämnda lagrum. Avsikten torde vara att även andra meningen skall kunna tillämpas. Under den förutsättningen föreslår lagrådet att 7 § utgår; 1 § sjölagen blir då automatiskt tillämplig.

Om 3 och 7 §§ utgår, blir detta 6 § och hänvisningen skall avse 5 §. Det framgår inte av lagtexten eller motiven hur man skall se på situationen då flera äger en båt gemensamt. Paragrafen skall läsas i samband med förslagets 12 § punkten 7 som handlar om avregistrering i motsvarande fall. Lagrådet utgår från att det inte skall krävas någon äganderättsutredning med behörighetshandlingar etc. Frågan är vad som skall gälla om ägarna inte är eniga. Ett klagörande bör ske, åtminstone i ett motivuttalande.

9 och 10 §§

I dessa paragrafer avhandlas dels registreringsplikt, dels skyldighet att anmäla ägarförändringar. Enligt lagrådets mening bör dessa ämnen skiljas åt genom att andra stycket i förslagets 10 § arbetas in i 9 §.

Bestämmelserna i förslagets 10 § första stycket berör bl. a. successionsrättsliga förvärv. Vid förvärv genom arv räknas successionen från arvlåtarens död. Egendomen blir emellertid underkastad särskild förvaltning – dödsboförvaltning – till dess den genom arvskifte fördelas bland arvingarna. Såväl dödsfallet som fördelningen av arvet ger således tidpunkter av betydelse för förvärvet. Finns det bara en arvinge bortfaller dock det senare ledet, eftersom något skifte då inte behövs. Motsvarande förhållanden kan uppkomma vid förvärv på grund av testamente. Efterlämnar den avlidne även en make, kan dessutom förvärv genom bodelning komma i fråga.

Dessa för de successions- och familjerättsliga förvärven speciella förhållanden har beaktats vid motsvarande reglering i 51 § bilregisterkungörelsen (1972:599). Efter huvudregeln – också den föreskriver anmälan inom en vecka från förvärvet – sägs där att, då äganderätten övergått genom arv, bodelning eller testamente, tiden dock skall räknas från det arvskifte hölls eller bodelning skedde; fordras ej arvskifte eller bodelning skall tiden räknas, vid testamente, från det detta blev ståndande och i annat fall från det bouppteckning efter arvlåtaren avslutades.

Hur anmälningstiderna skall räknas i motsvarande fall enligt förevarande paragraf är inte helt klart. Endast huvudregeln är tillämplig och det enda undantag som görs tar sikte på den ägarväxling som det innebär när vid dödsfallet egendomen övertas till förvaltning av den avlidnes dödsbo. Regleringen är utformad på samma sätt som enligt 6 § andra stycket lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. Det får emellertid antas att förvärv av båtar genom arv, bodelning och testamente kommer att bli betydligt vanligare när fråga är om fritidsbåtar än när det rör sig om båtar för vilka 1979 års lag varit i första hand avsedd. Behovet av en klagörande reglering måste anses större i nu förevarande sammanhang.

Lagrådet, som finner att lagens 10 § kan utformas med förebild i 51 § bilregisterkungörelsen, föreslår att 9 och 10 §§ – som med lagrådets förslag beträffande 3 och 7 §§ blir 7 och 8 §§ – får följande lydelse:

”7 § Den som äger eller förvärvar en båt, som inte är men skall vara registrerad, skall skriftligen till en länsstyrelse anmäla båten för registre-

ring inom en vecka från det att den förvärvades eller registreringsplikt inträdde. Görs inte en sådan anmälan, får båten inte brukas.

Prop. 1986/87:121

8 § Den som förvärvar en registrerad båt och själv är skyldig att ha den registrerad skall inom en vecka skriftligen anmäla förvärvet till en länsstyrelse för anteckning i fritidsbåtsregistret. Vid förvärv genom arv, bodelning eller testamente skall tiden räknas från arvskiftet eller bodelningen. Om arvskifte eller bodelning inte behövs skall tiden räknas, vid testamentet, från det detta kom att stå fast och i annat fall från det bouppteckning efter den avlidne avslutades eller dödsboanmälan gjordes.

Övergår äganderätten till en registrerad båt på annat sätt än genom arv, bodelning eller testamente, är även den förre ägaren skyldig att inom en vecka från den nya ägarens förvärv göra anmälan därom till en länsstyrelse.”

11 §

Lagförslaget anger inte vilka uppgifter som skall införas i fritidsbåtsregistret utan förutsätter, att detta skall bestämmas av regeringen i en förordning. Som en följd härav blir innebörden av den föreslagna 11 § att regeringen kommer att kunna besluta åligganden för enskilda. Med hänsyn till 8 kap. 3 § regeringsformen bör paragrafen därför innehålla ett uttryckligt bemyndigande. Lagrådet föreslår att stadgandet – som med förslaget beträffande 3 och 7 §§ blir 9 § – ges följande lydelse:

”9 § Regeringen föreskriver vilka uppgifter i övrigt som ägaren till en registrerad båt skall anmäla för anteckning i fritidsbåtsregistret.”

14 §

Avgiften kommer enligt vad som sägs i remissen att bli ringa. Av 8 kap. 3 och 7 §§ regeringsformen följer att höjningar som går utöver självkostnaden för registret måste beslutas genom lag. Mot denna bakgrund kan invändningar riktas mot regeln i tredje stycket. Det ter sig stötande att en så pass liten förseelse skall leda till en så allvarlig påföljd som förbud att bruka båten, ett förbud som dessutom skulle vara särskilt straffbelagt enligt förslagets 20 §. Lagrådet föreslår att tredje stycket utgår.

18 §

Innebörden är att den betalningsskyldige vid försummelse att erlägga registeravgift inom föreskriven tid skall få en betalningsanmaning med en ny tid angiven. Med hänsyn till de ringa belopp det är fråga om – lagrådet hänvisar till vad som nyss anförts i anslutning till 14 § – är det onödigt att lagbinda förfarandet då avgift inte betalas i tid. Man får förutsätta att det utvecklas ändamålsenliga rutiner som beaktar både de enskildas och de berörda myndigheternas intressen. Lagrådet föreslår att paragrafen – som med dess förslag beträffande 3 och 7 §§ blir 16 § – får följande lydelse:

”16 § Betalas inte registeravgiften inom föreskriven tid får verkställighet ske enligt utsökningsbalken.”

Lagrådets förslag i det föregående skulle leda till att båda dessa paragrafer endast hänvisar till den grundläggande regeln om registreringsplikt. Även enligt remissen är det väsentliga sanktionerna vid åsidosättande av denna skyldighet.

Bestämmelserna medför dubbla påföljder för underlåtenhet att fullgöra registreringsplikten: dels blir denna underlåtenhet i och för sig straffbelagd, dels medför den ett särskilt straffsanktionerat förbud att bruka båten. Enligt lagrådets mening går dessa förslag för långt. En effektiv ordning bör kunna åstadkommas med mindre ingripande medel.

Den mest verksamma påföljden torde vara förbudet att bruka båten, särskilt om detta i enlighet med förslaget riktar sig inte bara mot ägaren själv utan även mot annan brukare. Lagrådet finner att denna påföljd kan godtas. Den bör emellertid också vara tillräcklig. Något bärande motiv för att därutöver som en särskild förseelse straffbelägga underlåtenheten att registrera föreligger knappast. Det enda skäl som synes kunna anföras torde vara att man utan en sådan regel blir tvungen att i händelse av ägarens bestridande visa att han har brukat båten. Lagrådet kan inte föreställa sig att detta i praktiken skulle innebära någon större nackdel. Det är angeläget att inte driva effektivitetssynpunkterna för långt. Om erfarenheterna efter någon tid skulle visa, att det föreligger ett praktiskt behov av att skärpa påföljdsreglerna, eller om registret längre fram skulle ges en vidare funktion än enligt remissens förslag, kan frågan tas upp till ny prövning.

Lagrådet föreslår således att 19 § utgår. Däremot kan 20 § godtas med endast de jämkningar som följer av de tidigare förslagen; paragrafen blir 17 § och hänvisar endast till 7 §. Emellertid måste tilläggas att det bör anges i motiven vad som avses med att bruka en båt. Enligt lagrådets uppfattning måste det krävas att man på något sätt färdas till sjöss med båten. Endast att den läggs i sjön eller att den begagnas förtöjd – eller givetvis än mindre upplagd på land – bör inte kunna inrymmas i ordet bruka i detta sammanhang.

21 §

Dessa bestämmelser avser rena ordningsförseelser, som är fristående från den grundläggande registreringsplikten och som inte kan medföra förbud att bruka båten. Mot dessa regler har lagrådet ingen erinran. Med lagrådets förslag i det föregående blir detta 18 § och hänvisningarna till andra lagrum blir ändrade. Eftersom regeringen med stöd av bemyndigandet i den nya 9 § kan föreskriva bötesstraff, erfordras i detta sammanhang hänvisningar endast till 8 § och 11 § första stycket.

22 och 23 §§

Dessa paragrafer bör enligt lagrådets mening utgå. Vad som sägs i 22 § följer av sakens natur. Bestämmelserna i 23 § torde visserligen i de flesta fall leda till en ändamålsenlig ordning, men det finns en risk för att reglerna

kan missbrukas och leda till otillfredsställande resultat i enskilda fall, t. ex. beträffande det straffrättsliga ansvaret. Man kan också fråga sig om verkliga betalningsansvaret för avgiften bör läggas på en särskild person. Det synes därför bäst att inte reglera dessa frågor i lagen. I vart fall måste lagtexten tala om en person som "kan godtas som" bärare av ägarens skyldigheter och ansvar.

Övergångsbestämmelserna

Punkten 2 leder till att även båtar som har tagits ur bruk kommer att omfattas av registreringsplikten. Detta kan i en del fall föranleda onödigt krångel och berättigad irritation hos enskilda båtägare. Med hänsyn till registrets syfte enligt 2 § synes det också vara fel att registrera andra båtar än sådana som faktiskt används. Lagrådet förordar därför den ändringen att registreringsplikten beträffande en båt som inte är men tidigare varit sjösatt inträder först en vecka efter sjösättningen. En sådan ändring skulle i och för sig medföra ett mindre uppskov med registreringen även av en del båtar som endast är upplagda över vintern. Någon egentlig olägenhet torde dock inte följa av detta; man lär kunna räkna med att flertalet båtägare inte kommer att dröja med registreringen till sjösättningen.

Förevarande punkt skulle enligt lagrådets förslag kunna ges följande lydelse:

"2. Registreringsplikt inträder vid lagens ikraftträdande för en båt som då är sjösatt. I stället för den i 7 § angivna tidsfristen skall gälla att anmälan för registrering skall ske senast den 1 april 1988.

För en båt som inte är men tidigare varit sjösatt inträder registreringsplikt en vecka efter ny sjösättning."

Förslaget till lag om ändring i lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.

Om lagrådets förslag till ändrad lydelse av 10 § i det remitterade förslaget till lag om fritidsbåtsregister godtas kan motsvarande ändring i 6 § andra stycket i förevarande lag förtjäna övervägas.

Upphävandet av 5 § bör föranleda vissa följdändringar i bestämmelserna om avregistrering. Punkten 4 i 7 § blir överflödig och bör slopas. Punkten 2 bör ges formuleringen "på grund av överlåtelse eller eljest ej längre skall vara införd i båtregistret". I 8 och 9 §§ kan orden "enligt 7 § 1-3" utgå, och andra meningen i 8 § andra stycket kan lämpligen ändras till "Skall en båt på grund av överlåtelse inte längre vara införd i båtregistret, svarar — — —". I detta sammanhang torde även bötesmaximum i 8 § tredje stycket böra höjas till 1 000 kr. (jfr prop. 1980/81:38 s. 16).

Övriga lagförslag

Förslagen lämnas utan erinran.

DATAINSPEKTIONEN

1987-02-23

Till
Regeringen

Yttrande enligt 2 a § datalagen över förslag till fritidsbåtsregister

I det remitterade förslaget har datainspektionens tidigare framförda synpunkter vad gäller ändamål, registeransvarighet och behovet av lagreglering av terminalåtkomsten beaktats.

När det gäller lagtexten anser datainspektionen att 2 § tredje stycket bör utgå eftersom vad som sägs där kan medföra oklarhet beträffande registeransvarigheten. I stället bör 1 § ges följande lydelse.

”1 § Registrering av båtar enligt denna lag sker i det fritidsbåtsregister som avses i 2 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1). Registret förs av sjöfartsverket och länsstyrelserna med hjälp av automatisk databehandling.”

Den nu föreslagna lydelsen innebär att sjöfartsverket jämte länsstyrelserna blir registeransvariga enligt datalagen. Härav följer att de får förfoga över registret och ha terminalåtkomst till det. Även 3 § kan därför utgå.

Beträffande rätten till terminalåtkomst för andra myndigheter än de registeransvariga vill datainspektionen säga följande.

Det är ett allmänt intresse att myndigheter på ett rationellt sätt kan fullgöra de uppgifter som har ålagts dem. Sett från den utgångspunkten kan man knappast resa några invändningar mot att myndigheterna i allt större utsträckning ges möjlighet att utnyttja modern teknik i sin verksamhet. En förutsättning måste dock vara att deras tillgång till information om enskilda begränsas till vad som är nödvändigt för att myndigheterna skall kunna utföra sina uppgifter.

I det remitterade förslaget ges ett stort antal myndigheter rätt till terminalåtkomst till fritidsbåtsregistret. I flertalet fall är syftet med terminalåtkomsten att möjliggöra övervakning och kontroll. Om statsmakterna anser att ett register bör upprättas för detta ändamål, är det svårt att av rationella skäl motsätta sig att de myndigheter som ålagts sådana arbetsuppgifter får ha terminalåtkomst till registret. Datainspektionen vill dock framhålla att både ändamålet med registret och den omfattande terminalåtkomst som övervägs av många människor kommer att uppfattas som ett stort steg mot ett övervakningssamhälle. Därvid har det säkerligen stor betydelse att åtgärderna är inriktade mot de registrerades fritidsverksamhet, ett område där det finns större anledning än annars att respektera människors behov av att få vara i fred.

Datainspektionen kan inte finna att terminalåtkomst är påkallad för fiskeristyrelsen, naturvårdsverket eller Sveriges turistråd. För dessa myndigheter kommer registret att vara av värde främst för planeringsändamål. Detta syfte bör tillgodoses i annan ordning. Om dessa myndigheter ändå

anses böra få terminalåtkomst till registret, bör deras möjligheter att ta del av informationen begränsas till statistikuppgifter. Prop. 1986/87:121

Om registret inrättas kommer datainspektionen att i samband med att det anmäls meddela de föreskrifter i fråga om behörighetssystem m. m. som behövs.

Yttrandet har beslutats av undertecknad generaldirektör i närvaro av byråchefen Berg och avdelningsdirektören Björklund, föredragande.

Mats Börjesson

Mats Björklund

Innehållsförteckning

Prop. 1986/87:121

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 19 mars 1987	9
1 Inledning	9
2 Bakgrund	10
2.1 Båtliv och organisationer	10
2.2 Betänkandet (SOU 1974: 95) Båtliv – Samhället och fritidsbåtarna	11
2.3 Betänkandet (SOU 1977: 25) Båtliv 2 – Registerfrågan	12
2.4 Trafiksäkerhetsverkets förslag till ett register för båtar	12
2.5 Gällande bestämmelser om registrering av båtar	13
3 Allmän motivering	14
3.1 Allmänna utgångspunkter	14
3.2 Förslag till ett fritidsbåtsregister	15
3.2.1 Registrets ändamål och innehåll	15
3.2.2 Registeransvar m. m.	18
3.2.3 Registrets tillämpningsområde	21
3.2.4 Identifiering och märkning	26
3.2.5 Kostnader för registreringen m. m.	27
3.3 Följdändringar i annan lagstiftning	29
4 Upprättade lagförslag	29
5 Specialmotivering	30
5.1 Förslaget till lag om fritidsbåtsregister	30
5.2 Förslaget till ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)	43
5.3 Förslaget till ändring i lagen (1979: 377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.	43
5.4 Förslaget till ändring i lagen (1986: 371) om flyttning av fartyg i allmän hamn	44
6 Hemställan	44
7 Beslut	44
Bilaga 1 Trafiksäkerhetsverkets lagförslag	45
Bilaga 2 Remissammanställning – trafiksäkerhetsverkets (TSV) rapport den 4 oktober 1984 Förslag till utformning av ett register för båtar	47
Bilaga 3 De remitterade förslagen	70
Bilaga 4 Lagrådets yttrande	78
Bilaga 5 Datainspektionens yttrande	83

