



PM 2012: RVI (Dnr 001-1119/2012)

Promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar

Remiss från Miljödepartementet

Remisstid 5 oktober 2012

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar” hänvisas till denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

I promemorian föreslås en ny lag om flyttning av båtar i vissa fall. Enligt lagen får regeringen meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta en båt eller skrotbåt om det behövs för att skydda människors hälsa och miljö, undvika materiella skador eller upprätthålla ordningen till sjöss eller på land.

Enligt förslaget ska i första hand ägaren av båten betala kostnaderna för flyttningen. I den mån kostnaderna inte kan tas ut av ägaren ska dessa kostnader bäras av staten eller kommunen (beroende på vem som genomför flyttningen).

Förslaget innebär även att ägandebåten till båten kan övergå till staten eller kommunen om inte båten hämtas ut inom viss tid. Om båten därefter säljs till ett belopp över de kostnader som kommunen eller myndigheten har haft i samband med flyttningen ska ägaren ha rätt till skälig ersättning för detta.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten AB. På grund av tidsbrist har trafikkontoret svarat i form av ett kontorsyttrande. Stockholm Vatten AB har inte inkommit med något yttrande.

Stadsledningskontorets generella inställning till lagförslaget är positiv. För att undvika den svårbedömda frågan om hur värdet i varje enskilt fall ska bestämmas anser dock stadsledningskontoret att det bör vara intäkterna från försäljningen som ska dras från kostnaderna när ersättningen för flyttningen bestäms, istället för en beräkning av det promemorian benämner ”båtens verkliga värde”. Stadsledningskontoret anser också att överskottet från en avyttring inte ska delas mellan kommunen (eller staten) och den före detta ägaren. En följd av att det i flera fall kan förväntas vara svårt att spåra ägaren är att kommunen eller myndigheten kommer behöva stå för hela flyttningskostnaden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är i huvudsak positiv till lagförslaget, men har vissa synpunkter och farhågor kring de kostnader som kan uppstå för kommunen. Nämnden ser också behov av att de kommande föreskrifterna ger tydliga riktlinjer, bland annat för hur denna nya lag ska tillämpas i förhållande till miljöbalken och annan angränsande lagstiftning.

Trafikkontoret ser positivt på att kommuner och myndigheter ges ökade möjligheter att flytta övergivna och/eller nedskräpande båtar för att skydda människors hälsa och miljö, undvika materiella skador eller upprätthålla ordningen till sjöss eller på land. Trafikkontoret anser dock att vissa delar av den föreslagna lagen om flyttning av båtar bör justeras för att möjliggöra en praktisk tillämpning av flyttningar av båtar i vissa fall.

Stockholms Hamn AB ställer sig positiv till en ny lag som ger myndigheter och kommuner befogenheter att vid behov flytta båtar och skrotbåtar men anser att den nya lagen inte är tillräcklig för att lösa de problem som finns med övergivna båtar och skrotbåtar då den begränsas till att endast gälla båtar på maximalt 12 meter i längd och 4 meter i bredd och som inte behöver registreras. Motivet till storleksbegränsningen i lagförslaget är att det oftast är de mindre fritidsbåtarna som överges, men då bortser man från de större fartygsvrak som överges och som dels oftast utgör ett större miljöhot än de mindre fritidsbåtarna, dels kräver större resurser för att forslas bort.

Mina synpunkter

Det är positivt att kommuner och myndigheter ges ökade möjligheter att flytta övergivna båtar och skrotbåtar för att skydda människors hälsa och miljö, undvika materiella skador eller upprätthålla ordningen till sjöss eller på land.

Jag instämmer med stadsledningskontoret om att det bör vara intäkterna från försäljningen som ska dras från kostnaderna när ersättningen för flyttningen bestäms, istället för en beräkning av det Miljödepartementets promemoria benämner ”båtens verkliga värde”. Här kan det annars bli långtgående diskussioner kring vad som kan anses vara båtens verkliga värde. Man kan utgå ifrån att en kommun eller myndighet alltid behöver avyttra båten så snabbt som möjligt för att undvika kostnader. Därmed kommer man inte alltid att kunna få ut högsta möjliga värde vid en försäljning.

Jag instämmer även med trafikkontoret som efterfrågar större tydlighet kring vad som ska anses ingå i vårdplikten i samband med förvaring av flyttade båtar. Det är allmänt känt att båtar kräver mycket underhåll och det kan bli oerhört kostsamt för kommuner och myndigheter att sköta detta. Båtagaren bör ansvara för att underhållet sköts och det kan leda till betydande skadeståndskrav samt kostsamma rättsprocesser om detta ansvar istället läggs på kommuner och myndigheter vid eventuella flyttningar.

Vad gäller Stockholms Hamn AB:s synpunkt att den nya lagen även bör omfatta större båtar än maximalt 12 meter i längd och 4 meter i bredd så anser jag att detta är en relevant fråga som bör adresseras.

Såsom miljö- och hälsoskyddsnämnden anfört är det viktigt att det vid vissa omständigheter finns möjlighet att flytta båtar med kortare tidsfrist än det som anges i 10 § på 1 respektive 2 månader. Exempelvis när en övergiven båt riskerar att läcka stora mängder bränsle i ett vattenskyddsområde med dricksvattentäkt.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar” hänvisas till denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 19 september 2012

PER ANKERSJÖ

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen ”Promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar”, sammanfattning och författningsförslag

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Daniel Helldén* (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta att som svar på remissen anför följande

Det är glädjande att kommunerna nu föreslås få rätt att forsla bort båtar och skrotbåtar, men många problem kvarstår i och med att ägarna till bortforslade båtar förblir okända. Vi anser att kommunen bör kunna kompenseras för de kostnader som uppstår i samband med bortforsling. Detta skulle underlättas om det fanns ett båtregister. Båtregister bör införas enligt Naturvårdsverkets rekommendationer samt riksdagsbeslutet från 1995.

ÄRENDET

I promemorian föreslås en ny lag om flyttning av båtar i vissa fall. Enligt lagen får regeringen meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta en båt eller skrotbåt om det behövs för att skydda människors hälsa och miljö, undvika materiella skador eller upprätthålla ordningen till sjöss eller på land. Enligt den föreslagna lagen får regeringen även meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta en båt från en fastighet om fastighetsägaren begär det och båten har varit uppställd på fastigheten under minst en månad från det att fastighetsägaren uppmanat båtens ägare att flytta båten eller minst två månader från det att fastighetsägaren påbörjat försök att nå båtens ägare.

I promemorian föreslås även att den myndighet eller kommun som flyttar en båt enligt lagen ska lägga eller ställa upp båten så nära den plats där båten anträffades att den lätt kan återfinnas eller se till att båten efter flytten förvaras på en ändamålsenlig uppställningsplats som är avsedd för sådana flyttade båtar. Den myndighet eller kommun som beslutar om en flyttning av en båt föreslås även ha en skyldighet att så snart som möjligt underretta ägaren om beslutet. Enligt förslaget ska i första hand ägaren av båten betala kostnaderna för flyttningen. I den mån kostnaderna inte kan tas ut av ägaren ska dessa kostnader bäras av staten eller kommunen (beroende på vem som genomför flyttningen).

Förslaget innebär även att ägandebåten till båten kan övergå till staten eller kommunen om inte båten hämtas ut inom viss tid. Om båten därefter säljs till ett belopp över de kostnader som kommunen eller myndigheten har haft i samband med flyttningen ska ägaren ha rätt till skälig ersättning för detta. Frågan om producentansvar för utjänta båtar bör, enligt promemorian, utredas vidare och ett nytt båtregister inte införas.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 mars 2013.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten AB. På grund av tidsbrist har trafikkontoret svarat i form av ett kontorsyttrande. Stockholm Vatten AB har inte inkommit med något yttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 30 augusti 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontorets generella inställning till lagförslaget är positivt. I den mån en båt eller skrotbåt utgör en risk för miljön, människors hälsa, materiella skador eller ordningen till sjöss och på land är det önskvärt med ett regelverk som gör det möjligt för kommunen att avlägsna båten.

Stadsledningskontoret ställer sig även positiv till den syn på kostnadsersättning som kommer till uttryck i förslagets 20 §, det vill säga att "Ägaren till en båt som har flyttats med stöd av denna lag ska ersätta kostnaden för flyttningen och de övriga åtgärder

som vidtagits med stöd av lagen.” Det är bra att formuleringen både lyfter fram kostnaden för själva flyttningen och för kringåtgärder, vilket även förtydligas i författningskommentarerna.

Enligt lagförslaget ska äganderätten till båten övergå till staten eller kommunen (beroende på om en statlig myndighet eller kommun genomför flyttningen) om inte båten hämtas ut inom viss tid. Stadsledningskontoret anser att detta är en rimlig princip vilken även återfinns i lagen omflyttning av fordon. I enlighet med förslaget anser stadsledningskontoret också att det är rimligt att den tid som måste förlöpa innan båten hämtas ut är längre än den motsvarande tid som krävs i lagen om flyttning av fordon. Båtar används som regel mer sällan än fordon och det är inte osannolikt att en båt står orörd under åtskilliga månader.

Däremot anser stadsledningskontoret att det finns anledning att ompröva det sätt som ersättningen beräknas på om äganderätten har övergått till kommunen eller staten. Enligt 23 § beräknas ersättningen genom att båtens värde dras från kommunens eller myndighetens kostnader för flyttningen. Svårigheten uppstår när värdet ska bestämmas. Det kan, vilket framhålls i texten, finnas en rad omständigheter som gör att försäljningen inte sker till marknadspris, till exempel om kommunen snabbt behöver avyttra båten. Författningskommentarerna gör tydligt att försäljningspriset därför inte nödvändigtvis överensstämmer med ”båtens verkliga värde”. Stadsledningskontoret befärar situationer där bestämningen av båtens värde präglas av allt för stor godtycklighet. Dessutom är det försäljningsintäkterna som avgör hur mycket av kostnaderna som behöver ersättas för att kommunen eller myndigheten inte ska gå med förlust som följd av båtflytten. För att undvika den svårbedömda frågan hur värdet i varje enskilt fall ska bestämmas anser stadsledningskontoret att det bör vara intäkterna från försäljningen som ska dras från kostnaderna när ersättningen beräknas istället för en uppskattning av ett hypotetiskt ”verkligt värde”.

Stadsledningskontoret har också synpunkter på förslaget att ett eventuellt överskott från försäljningen av en båt efter äganderättsövergång ska delas mellan kommunen (eller staten) och den före detta ägaren. Av 19 § framgår att om äganderätten har övergått och båten därefter har sålts till ett belopp som överstiger de kostnader som staten eller kommunen har haft för flyttningen, ska båtens ägare ha rätt till skälig ersättning för detta. Stadsledningskontoret anser inte att överskottet från en avyttring ska delas mellan kommunen (eller staten) och den före detta ägaren. En följd av att det i flera fall kan förväntas vara svårt att spåra ägaren är att kommunen eller myndigheten kommer behöva stå för hela flyttningskostnaden emellanåt.

När det gäller ansvarsfördelningen mellan kommuner och statliga myndigheter anser stadsledningskontoret att lagen bör vara tydligare. Flyttning av båtar enligt detta lagförslag förefaller framför allt vara en fråga för kommuner. Men eftersom lagen konsekvent refererar till både kommuners och statliga myndigheters potentiella rätt att flytta båtar befärar stadsledningskontoret att det kan uppstå oklarheter kring vem som ska genomföra flyttningen. Kustbevakningen har till exempel tidigare anfört att det kan ifrågasättas om kommunerna är den mest lämpliga aktören att omhänderta vrak som är belägna längre ut till sjöss, och att det därför finns anledning att göra en geografisk avgränsning för kommunernas ansvar i denna fråga till Sveriges inre vatten. Liksom Kustbevakningen anser Stadsledningskontoret att föreskrifter om flyttning av båtar bör vara baserad på en tydlig områdesfördelning mellan kommuner och staten.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen besvarar remissen ”Promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar” med hänvisning till vad som sagts i detta tjänsteutlåtande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 28 augusti 2012 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande samt omedelbart justera beslutet.

Reservation anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Mikael Magnusson m.fl. (S) och Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 13 augusti 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Förslaget överensstämmer i stort med de synpunkter som nämnden lämnade på remissen om nedskräpande och utjänta fritidsbåtar. Miljöförvaltningen är huvudsakligen positiv till lagförslaget som innebär att kommunen får rätt att flytta och omhänderta övergivna båtar på ett liknande sätt som övergivna bilar, men har synpunkter på delar av promemorian.

Kostnader för kommunen

Miljöförvaltningen anser att lagens uppbyggnad och det faktum att det är svårt att identifiera ägaren till en övergiven båt gör att kommunerna riskerar att få stå för orimligt höga kostnader för flytt av båtar.

I 19 och 20 § nämns att ägaren är ersättningsskyldig för ”de kostnader man haft för flyttningen”. I författningskommentarerna förtydligas visserligen att med kostnader för flyttningen avses såväl kostnader för personal som verkställer flyttningen som direkta kostnader för transporter eller utrustning som har varit nödvändiga för att genomföra flyttningen och att skyldigheten att betala ersättning för övriga kostnader som har vidtagits inkluderar kostnader för förvaring av båten samt kostnader för att eftersöka ägaren samt kostnader som uppstått genom att en båt har flyttats till en sådan plats som avses.

Trots förtydligandet finns en risk för att vissa kostnader faller mellan stolarna. Det vore därför önskvärt med en annan formulering som täcker in alla kostnader som kommunen/myndigheten kan tänkas ha för denna hantering. Förvaltningen anser att det med nuvarande skrivning inte självklart att exempelvis markhyra för uppställningsplats, uppfyllande av vårdplikten enligt 13 § eller kostnad för delgivning via delgivningsman, kostnader för annonsering vid försäljning etc avses.

I 23 § framgår att båtägarens skyldighet att ersätta kostnader som uppstått i samband med flyttningen kvarstår även om äganderätten har övergått till kommunen eller staten, men endast i den mån som kostnaderna överstiger värdet av den aktuella båten. Av promemorian framgår följande:

”Att det är båtens värde som ska avräknas från ersättningen innebär att det inte nödvändigtvis är den summa som kommunen eller staten har erhållit vid en realisering av båtens värde som ska avräknas. Om båten har sålts under det aktuella marknadsvärdet ska istället båtens verkliga värde ligga till grund för beräkningen av ersättningen. Vi bedömningen av båtens verkliga värde ska dock de särskilda omständigheter som föreligger vid en försäljning i dessa situationer beaktas. En sådan omständighet kan t.ex. vara att myndigheten snabbt behöver avyttra båten för att undvika ytterligare kostnader för förvaring och på grund av att det inte går att sälja båten för samma pris som vid en försäljning under normala omständigheter.”

Förvaltningen anser att resonemanget om värdering av båten är felaktigt och otydligt vilket riskerar att leda till godtycke och långdragna processer om värderingen. Det riskerar också att ytterligare minska möjligheterna för kommunen att få kostnadstäckning för hanteringen av flyttade båtar.

Förvaltningen anser att man kan utgå ifrån att en kommun eller myndighet alltid behöver avyttra båten så snabbt som möjligt för att undvika kostnader. Förvaltningen anser att det vore bättre att ha ett ramverk för hur försäljning ska ske och att man sedan låter det faktiska försäljningspriset ligga till grund beräkning av vilket belopp som skiljer mellan kostnader för hantering och intäkt från försäljning. Om en båtägare överger sin båt och inte hämtar ut den i tid får denne acceptera att båten säljs till det pris som styrs av efterfrågan vid just den tidpunkten, dvs marknadspriset. Då kan man inte förvänta sig samma pris som om båten sålts under normala omständigheter, vid rätt tid på säsongen etc.

När det gäller fordon så får kommunen mycket sällan ersättning för de kostnader som är förenade med att flytta omhändertagna bilar. Detta trots att det finns ett bilregister med uppgifter om ägare. Det förekommer dessutom att bilägare anmäler bilen som stulen för att undvika att hållas ansvarig för de kostnader som uppstår vid omhändertagande av fordonet.

Det är sannolikt att problemet med att få ersättning för kostnader kommer att vara ännu större när det gäller båtar. Förvaltningen anser att man bör se över förslaget för att minimera möjligheten att undgå betalningsansvar genom en falsk anmälan om stöld. Förvaltningen anser att det är viktigt att minimera samhällskostnaden genom att exempelvis hålla kraven på lagringstid på uppställningsplats till ett minimum. Som en jämförelse har Naturvårdsverket nyligen föreslagit en sänkning av kravet på lagringstid från 3 månader till 6 veckor för omhändertagna fordon.

Förvaltningen anser vidare att regeringen bör utarbeta ett förslag för kommuner och myndigheter ska ersättas för de kostnader som omhändertagande av uttjänta bilar genererar.

Samspel med annan lagstiftning såsom miljöbalken

Miljöförvaltningen anser att det i kommande föreskrifter eller råd behöver förtydligas hur denna lag är tänkt att samspela med miljöbalken och annan lagstiftning. Gäller reglerna överlappande eller parallellt? I promemorian finns följande text om hur gällande regler ger kommunen vissa möjligheter att flytta båtar och skrotbåtar skrotbåtar utan ägarens medgivande.

”På miljöbalkens område är det enligt 15 kap 30 § förbjudet att skräpa ner utomhus på en plats som allmänheten har tillträde eller insyn till. En båt som befinner sig på sådan plats, och är i ett sådant skick att den kan anses skräpa ner, kan således aktualisera ett ansvar för nedskräpning för dess ägare. Enligt 26 kap. 9 § miljöbalken har nämnden rätt att meddela de förelägganden och förbud som behövs för att balken ska efterlevas. Ett sådant föreläggande kan t ex innebära en uppmaning att båten ska flyttas. Om föreläggandet inte följs kan tillsynsmyndigheten ansöka om verkställighet hos kronofogdemyndigheten. Ett föreläggande enligt miljöbalken kräver att ägaren till det föremål som skräpar ner är känd.”

Med en ny lag kan det uppstå en rad frågor om hur den ska tillämpas även i relation till annan lagstiftning.

Risk för att lagen missbrukas av båtägare

I promemorian nämns inget om straffsanktioner för båtägare som överger sin båt eller skrotbåt. Det system som byggs upp genom denna nya lag riskerar tvärtom att öppna en bekväm väg för båtägare att avhända sig problemet med att skrota sin båt på kommunen. Förvaltningen anser att lagförslaget och kommande föreskrifter bör ses över för att minimera risken för att lagen missbrukas.

Förtydligande lagen i föreskrifter och råd

I promemorian slås fast att föreskrifter bör lägga fast en tydlig ansvarsfördelning mellan myndigheter och kommuner om hur flyttning ska verkställas, liksom närmare bestämmelser om förvaring, rutiner för att eftersöka ägare med mera. Förvaltningen instämmer i detta och vill gärna tillägga att det är önskvärt med detaljerad och praktisk vägledning i fall där ägaransvaret är otydligt exempelvis i fall med dödsbon, konkursförvaltare, egendom som är utmätt av kronofogden etc.

Förebygg behovet av flyttning

Förvaltningen är positiv till förslaget att utreda frågan om producentansvar för uttjänta båtar vidare och föreslår att man i detta arbete ägnar särskild uppmärksamhet åt att bygga upp ett system som främjar entreprenörskap för skrotning av båtar och som gör det enkelt för båtägare att på laglig väg göra rätt när det är dags att skrota en fritidsbåt. I dagsläget finns bara en enda båtskrot i landet och den tar emot 50-100 båtar per år. Förvaltningen anser att det är viktigt att man förebygger problem och minimerar behovet att omhänderta båtar i enlighet med den lag som nu föreslås.

Möjlighet till snabbare ingripande

De tidsfrister som anges i 10 § är 1 resp. 2 månader. Det är rimligt i de allra flesta fall men förvaltningen anser att det kan finnas fall där ett ingripande behöver göras snabbare, till exempel om en övergiven båt riskerar att läcka stora mängder bränsle i ett vattenskyddsområde med dricksvattentäkt. Förvaltningen föreslår att man överväger att införa en möjlighet att i vissa fall kunna flytta båtar med kortare tidsfrist.

Möjligheten att överklaga

I 25 § står att beslut om flyttning av båtar enligt denna lag inte får överklagas.

Förvaltningen har ingen invändning mot att själva beslutet om flyttning inte får överklagas. Däremot anser förvaltningen att detta bör avgränsas till att gälla enbart själva beslutet om flyttning. Övrig hantering bör kunna överklagas, såsom värdering av kommunens kostnad för flyttningen etc. Detta bör i så fall förtydligas i lagtexten.

Trafikkontoret

Trafikkontorets kontorsyttrande daterat den 15 augusti 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret ser positivt på förslaget att kommuner och myndigheter ska ges ökade möjligheter att flytta övergivna och /eller nedskräpande båtar för att skydda människors hälsa och miljö, undvika materiella skador eller upprätthålla ordningen till sjöss eller på land.

I dagsläget har dock Trafikkontoret vare sig kunskaper eller erfarenheter från ”båtflyttningsbranschen”, och inte heller beredskap för denna typ av verksamhet.

I avtal mellan Stockholms Hamn AB och Trafik- och renhållningsnämnden har ansvar för bortforsling av fartygsvrak reglerats. Ansvar är dock geografiskt begränsat till stadens definierade hamnområden och omfattar endast fartygsvrak som utgör ett hinder för sjöfarten.

Trafikkontoret har valt att kommentera de punkterna i promemorian som bör ändras för att underlätta samt möjliggöra praktisk tillämpning och hantering av flyttningar av båtar i vissa fall. Vad gäller kostnaderna för kommunerna delar Trafikkontoret i stort Miljöförvaltningens synpunkter och farhågor.

Tre kategorier av båtar bör minskas till två

Trafikkontoret anser att den andra kategorin av båtar, båtar som enligt en samlad bedömning måste anses vara övergivna, men som ändå bedöms ha ett värde som överstiger gränsen för att kunna klassas som skrotbåtar, inte bör finnas med i lagen. Det blir svårt att dra gränsen mellan övergivna båtar som har ringa eller inget värde och båtar vars värde överstiger denna gräns. Svårigheter med den praktiska tillämpningen kan leda till att värderingsfrågan kan minska lagens effektivitet och att övergivna båtar som kan anses ha ett visst värde inte kommer att omhändertas av den ansvariga myndigheten. Kontoret anser att en båt som är övergiven och som är så pass trasig att den inte går att reparera inte kan anses ha ett visst värde för ägaren och att den därför bör flyttas som skrot. Vid beslutsfattande kan den ansvariga myndigheten inte beakta det faktum att metaller i båtens skrov kan ha ett visst skrotvärde. Flyttning av sådana båtar kommer endast att medföra kostnader för den ansvariga myndigheten, kostnader som aldrig kommer att täckas.

Lagens geografiska tillämplighetsområde bör fördelas mellan kommuner och staten

Trafikkontoret anser likt Kustbevakningen att kommunerna inte är den mest lämpliga aktören att omhänderta vrak som är belägna längre ut till sjöss. Däremot anser inte kontoret att någon begränsning av lagens tillämplighetsområde till Sveriges inre vatten bör införas. Trafikkonto-

ret förslår att föreskrifter om flyttning av båtar bör fastställa en tydlig områdesfördelning mellan kommuner och staten. Staten bör ta hand om båtar som är belägna längre ut till sjöss.

Vårdplikt i samband med förvaring av en båt

Trafikkontoret anser att alltför höga krav på att vårda en båt på en uppställningsplats under förvaringstiden inte bör ställas på den flyttande myndigheten. Enligt lagförslaget innebär vårdplikten bland annat att båten inte ska skadas i onödan under den tid som båten förvaras på uppställningsplatsen. Enligt förslaget kan båten förvaras upp till sex månader på uppställningsplatsen innan det kan vara aktuellt med äganderättsövergången.

Det är allmänt känt att båtar kräver mycket underhåll. Det kan vara alldeles för kostsamt för myndigheten/kommunen att vidta sådana vårdåtgärder såsom: torrsätta båten, utföra högtryckstvätt och kapellvård, diverse oljebyten och filterbyten, tömning av diverse vattensystem, batterivård, motorkonservering mm. Det kan föreligga risk för kondens i bränsletankar, elsystem samt motorer som kan leda till att båten fryser sönder, om inte myndigheten vidtar nödvändiga vårdåtgärder.

Trafikkontoret menar att vårdkravet är orimligt och att det inte bör ställas på den beslutande myndigheten. Det bör ingå i ägaransvaret att sköta och underhålla sin båt. Vårdkravet kan leda till att systemet utnyttjas av båtägarna som kan se myndigheternas uppställningsplatser som ett billigt alternativ för vinterförvaring av sina båtar. Det kan även leda till betydande skadeståndskrav samt kostsamma rättsprocesser.

Underrättelse om flyttning

Trafikkontoret anser att en uppmaning om flyttning bör vara obligatorisk i alla fall även om det är fråga om en kortflytt eller flyttning av en skrotbåt. Uppmaningen bör kunna fästas på båtar vid kortflytt samt skickas till en känd ägare vid flyttning av skrotbåtar. Alla båtägare bör i första hand ges möjlighet att själva flytta sina båtar på uppmaning av myndigheten eller kommunen. Detta bör ske för att säkerställa skydd för egendomsrätten. Vid varje flyttning uppstår även kostnader som ska betalas av ägare till båten - därför det är av yttersta vikt att underrättelse om flyttning vidtas i alla fall.

Äganderättsövergång

Trafikkontoret anser att äganderätten ska övergå efter tre månader och inte efter sex månader från det att den verkställande myndigheten har anslagit en underrättelse om flyttningen i myndighetens lokal.

I lagen om flyttning av fordon (1982:129) är motsvarande tidsfristen satt till tre månader. I praktiken förekommer det mycket sällan att fordonsägaren hämtar ut bilen efter längre tid än en månad. En kortare förvaringstid skulle minska både kommunernas och ägarens kostnader. (Mot bakgrund av detta har Stockholm stad tidigare framfört önskemål om en lagändring, där skyldigheten att förvara fordon ändras från tre månader till sex veckor.)

I lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd, lagen (1938:121) om hittegods och lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn är motsvarande tidsfrist satt till tre månader. Om ägaren till fyndet eller hittegodset inte anmäler sig inom tre månader tillfaller fyndet/hitegodset upphittaren eller staten. Om ägaren till fartyget inte betalar kostnaderna eller ställer säkerhet, får fartyget säljas när tre månader har förflutit sedan det flyttades.

Det finns ingen anledning att göra avsteg från lagarna ovan och släppa analogin. En ägare som har intresse för sin båt bör kunna göra anspråk på sin egendom inom tre månader.

Trafikkontoret anser inte att en skälig ersättning ska utgå efter att äganderätten har övergått till kommunen eller staten och båten har sålts till ett belopp som överstiger de kostnader som myndigheten har haft. Överskottet bör täcka kostnader för flyttning som inte kan bäras av ägare, t.ex. om ägaren förlorat båten genom brott eller om ägaren är okänd och kostnader för flyttning och övriga åtgärder inte kan täckas efter försäljningen. Dessutom kommer utbetalningar leda till mycket administration. Eftersom det inte finns något heltäckande fritidsbåtregister kommer det vara svårt att fastställa äganderätten i efterhand - det kan dessutom finnas

flera ägare till en båt. Eftersom en fordran som uppstår på staten eller kommun preskriberas enligt preskriptionslagen (1981:130) innebär det att en okänd ägare som ger sig till känna kan begära ersättning så länge preskriptionstiden löper. Kostnader som kan uppstå i samband med utbetalningar kan inte sägas stå i proportion till nyttan. Trafikkontoret vill i sammanhanget påpeka att bedömningen är att en obligatoriskt fritidsbåtsregister inte heller skulle lösa problemet med att identifiera ägare.

Trafikkontoret anser inte att reglerna om ersättning vid expropriation i 2 kap. 15§ andra stycket regeringsformen bör jämföras med situationer om flyttning av båtar. Enligt bestämmelsen ska den som genom expropriation eller något annat sådant förfogande tvingats avstå sin egendom ska vara tillförsäkrad full ersättning för förlusten. Vid flyttning av en båt tvingas ägaren inte att avstå från sin egendom utan har möjlighet att hämta ut den inom utsatt tid. Ägare som inte gör anspråk på sin egendom inom föreskriven tid anses ha övergivit sin rätt till båten och bör inte kunna begära någon ersättning i efterhand.

Trafikkontoret anser vidare att svårigheten att fastställa vem som äger en båt underskattas. Båtar kan samägas av flera personer. Detta kommer att medföra problem när någon begär att få hämta ut en båt som flyttas.

Stockholms Hamn AB:s yttrande daterat den 27 augusti 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamnar har tagit del av den remitterade promemorian och har följande att anföra.

Stockholms Hamnar ställer sig positiva till en ny lag som ger myndigheter och kommuner befogenheter att vid behov flytta båtar och skrotbåtar, och som tydliggör vilka rättigheter och skyldigheter som gäller vid flytten. Gällande rätt täcker inte in alla situationer som kräver att en båt flyttas och vissa lagrum ställer krav som är ofta svåra eller omöjliga att uppnå. Exempelvis krävs delgivning vid ansökan om avhysning hos kronofogden, i enlighet med Miljöbalken, vilket är omöjligt när fartygsägaren håller sig undan, oavsett om fartyget är registrerat eller ej. *Lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn* kräver att fartyget hindrar hamnens "behöriga nyttjande", vilket inte alltid är fallet när skrotfartyget ligger vid en vik där varken trafik förekommer eller båtplatser arrenderas ut. Skrotfartyget är emellertid förfulande i naturen och framför allt riskerar det t.ex. att sjunka eller driva iväg och då bli ett problem såväl för miljön som för farleder.

Stockholms Hamnar menar emellertid att lagen inte är tillräcklig för att lösa de problem som finns med övergivna båtar och skrotbåtar då den begränsas till att endast gälla båtar på maximalt 12 meter i längd och 4 meter i bredd och som inte behöver registreras. Promemorian menar att motivet till storleksbegränsningen i lagförslaget är att det oftast är de mindre fritidsbåtarna som överges, men då bortser man från de större fartygsvrak som överges och som dels oftast utgör ett större miljöhot än de mindre fritidsbåtarna och som dels kräver större resurser för att forslas bort. Problemen gäller således inte enbart mindre privata fritidsbåtar och hamnen har exempel på incidenter där även större fartyg, som ska ha registrerat, lämnats på Hamnens område, men där man ej haft någon möjlighet att identifiera någon ägare.

Stockholms Hamnar vill i detta sammanhang påpeka att det är ett vanligt förekommande problem att en ägare håller sig undan, vilket gör det omöjligt att kunna ta reda på om ägaren vill bli av med båten eller ej. Det kan då hända att de i efterhand ifrågasätter varför båten skrotas och kräver ersättning. Därför är en lag som klargör vilka rättigheter och skyldigheter en kommun eller en fastighetsägare gällande bortforsling av skrotfartyg.

Vidare anges på sidan sex i promemorian att Naturvårdsverket dragit slutsatsen, efter att ha tillfrågat 53 kommuner, att vrak inte idag utgör något allvarligt problem. Denna slutsats kan Stockholms Hamnar ej ställa sig bakom. I snitt uppstår situationer med övergivna fartyg och vrak någon gång per år, men vid dessa tillfällen är omständigheterna desto mer problematiska och kostsamma. Stockholms Hamnar vill därför lyfta fram att problemet är påtagligt

redan idag samt, precis som promemorian nämner på sidan sju, att det är ett tilltagande problem då det idag finns ett stort antal båtar som på sikt kommer skrotas.

Sammanfattningsvis anser Stockholms Hamnar, med hänvisning till vad som anförts ovan, att det finns behov för en ny lag om flyttning av båtar och skrotbåtar men att en sådan inte bör begränsas till att enbart gälla båtar mindre än 12 m i längd och 4 meter i bredd.

Detta är ett tjänsteutlåtande och har inte varit föremål för behandling i Stockholms Hamn AB:s styrelse.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Mikael Magnusson m.fl. (S) och Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

1. Att miljöförvaltningen och kommunen verkar för att ett båtregister införs enl. naturvårdsverkets rekommendationer samt riksdagsbeslut 1995.
2. Justera beslutet omedelbart.
3. Att i övrigt anföras:

Det är glädjande att kommunerna nu får rätt att forsla bort båtar och skrotbåtar men många problem kvarstår i och med att ägarna till bortforslade båtar förblir okända. Vi anser att kommunen bör kunna kompenseras för de kostnader som uppstår i och med flyttning av båtägaren. Detta skulle underlättas om det fanns ett båtregister.