

PM 2004 RVIII (Dnr 309-4472/2003)

Förutsättningar för ett fritidsbåtsregister. Betänkande av Sjöfartsverket

Remiss från Justitiedepartementet och Näringsdepartementet

Remisstid 1 april 2004

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Viviann Gunnarsson anför följande.

Bakgrund

Sjöfartsverket har på uppdrag av regeringen utrett de tekniska, juridiska, administrativa och ekonomiska förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister, *bilaga*.

Från 1988 till 1993 fanns ett fritidsbåtsregister som administrerades av bilregistret. Då registrerades båtar som var över 5 m långa och båtar som drevs med segel eller motor med minsta styrka på 10 kW ca (14hk). När båtregistret lades ner övertog Svenska Stöldskyddsföreningen på uppdrag av båtförsäkringsbolagen ansvaret för registret. Detta register lades ner vid utgången av 2003 eftersom försäkringsbolagen inte längre var beredda att stå för kostnaderna. Driftkostnaderna för det frivilliga registret var ca 3 mnkr per år.

Remisser

Ärendet har för synpunkter remitterats till konsumentnämnden, Stockholms Näringslivskontor AB, stadsledningskontoret och Stockholms Hamn AB.

Stockholms Näringslivskontor AB har avstått från att svara på remissen med hänvisning till att ett möjligt register inte har någon påverkan på regionens näringsliv. Stadsledningskontoret har avstått från svar att med hänvisning till övriga remissinstanser. Konsumentnämnden ser positivt på förslaget att inrätta ett register och menar att det vore lämpligt med ett system liknande bilregistret. Stockholms Hamn anser att registerplikt med registerbeteckningen väl synlig underlättar övervakningen och identifieringen av eventuella överträdelser samt att registerplikten *endast* bör omfatta motordrivna båtar som har förmåga att uppnå höga farter (mer än c:a 20 knop). Plikten ska även vara kostnadseffektiv, långsiktig och väl förankrad innan eventuellt beslut fattas.

Mina synpunkter

I betänkandet framkommer inte några egentliga förslag. I stället framgår av övervägandena att det av olika skäl kan vara motiverat med registrering av båtar av viss

storlek. De skäl som anförs har främst att göra med planering, ordning och ansvar vid olyckor. Vidare framförs nackdelarna med det båtregister som fanns under perioden 1988-93. Jag kan därför inte finna att utredningen ger något precist svar på hur ett register skulle se ut, vilka typer av båtar som skulle ingå, vem som skulle betala och var administrationen lämpligen skulle placeras.

Från sjöpolisen och kustbevakningen betonas behovet och nyttan av ett register och sjöfartsverket framför att det finns behov av någon form av obligatorisk utbildning för att få köra snabbgående båtar. I yttrandet från Stockholms Hamn framkommer att det inom Stockholms hamnområde finns ökande problem med snabbgående båtar. Det gäller främst ordning och ansvar samt att allt fler kör för fort. Jag anser också att det inom staden även finns miljöskäl att hålla farter och ljudnivåer på rimliga nivåer.

Jag anser därför att det är motiverat att gå vidare och precisera riktlinjer för hur ett register skulle kunna införas.

Sjöfartsverket är sedan 2001 ansvarigt för det svenska fartygsregistret. I detta register skall införas alla skepp med en längd på minst tolv meter och en bredd på minst fyra meter som enligt sjölagen (1994:1009) är att betrakta som svenska.

I fartygsregistret kan fritidsbåtar frivilligt registreras om båtens skrov har en minsta längd om minst fem meter eller om det annars finns särskilda skäl. Det är därigenom möjligt att få s.k. nationalitetsbevis som intygar att en registrerad båt är svensk och vem som är ägare. I detta register finns ca 1 500 fritidsbåtar. Kostnaden för en registrering är 425 kr, vilket är en engångsavgift.

Jag anser att det svenska fartygsregistret tills vidare kan användas på frivillig grund för registrering av fritidsbåtar. Jag anser också att det mot bakgrund av den utvecklingen av båtlivet som Stockholms Hamn och utredningen redogör för är rimligt att undersöka om sjöfartsverkets fartygsregister kan utvidgas till en avdelning för obligatorisk registrering av fritidsbåtar av viss storlek.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 18 mars 2004

VIVIANN GUNNARSSON

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Sten Nordin* (m) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta
att som svar på remissen återropa följande.

Moderaterna ser inget behov av att inrätta ett båtregister. De skäl som anförs i remissen för ett båtregister är enligt vår uppfattning inte av den arten att ett register kan anses motiverat. Båtsölder ska bekämpas främst genom insatser från polisen. Men det förutsätter att polisen tillförs tillräckligt med resurser för att klara sina uppgifter. Som alla vet är situationen inom polisen allt annat än tillfredställande, och inte minst sjöpolisen har länge varit eftersatt.

Inte heller det eventuella behovet av att införa ett förarprov för vissa snabbgående båtar kan motivera införandet av ett register. Sammanfattningsvis föreligger det inte några tillräckliga skäl

att inrätta ett obligatoriskt fritidsbåtregister. I den mån det finns ett behov att registrera fritidsbåtar kan det lösas genom ett frivilligt register.

ÄRENDET

Sjöfartsverket har på uppdrag av regeringen utrett de tekniska, juridiska, administrativa och ekonomiska förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister.

Från 1988 till 1993 fanns ett fritidsbåtsregister som administrerades av bilregistret. Då registrerades båtar som var över 5 m långa och båtar som drevs med segel eller motor med minsta styrka på 10 kW ca (14hk). När båtregistret lades ner övertog Svenska Stöldskyddsföreningen på uppdrag av båtförsäkringsbolagen ansvaret för registret. Detta register lades ner vid utgången av 2003 eftersom försäkringsbolagen inte längre var beredda att stå för kostnaderna. Driftkostnaderna för det frivilliga registret var ca 3 mnkr per år.

REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till konsumentnämnden, Stockholms Näringslivskontor AB, stadsledningskontoret och Stockholms Hamn AB.

Stockholms Näringslivskontor AB har avstått från att svara på remissen med hänvisning till att ett möjligt register inte har någon påverkan på regionens näringsliv. Stadsledningskontoret har avstått från svar att med hänvisning till övriga remissinstanser.

Konsumentnämnden beslutade den 10 februari 2004 att som svar på remissen anföra följande.

Konsumentnämnden ser positivt på förslaget att inrätta ett register för fritidsbåtar.

Det vore lämpligt med ett system liknande bilregistret, både när det gäller finansiering och var ansvaret för registret ska ligga. Det går att dra flera paralleller mellan nyttan av bilregister och ett båtregister. Det är t ex vid köp av båt viktigt att veta vem som verkligen är den rättmätiga ägaren, hur många ägare båten haft och hur gammal den är. Vid olycka måste någon form av ansvarsförsäkring finnas för att kunna ge drabbade ersättning. Vid stöld eller olycka kan ett register medverka till att man kan spåra ägare eller anhöriga. Även vid vårdslöshet vid framförandet av båt är det viktigt att kunna spåra ägare/förare. Vid produktfel som upptäcks kan registret ge hjälp att få kontakt med berörda båtägare.

Registret ska som förvaltningen påpekar ej kunna användas för reklamändamål.

Reservation anfördes av vice ordföranden *Anders Broberg* (kd) med hänvisning till förvaltningens förslag.

Reservation anfördes av ledamoten *Therese Wallqvister* (fp) till förmån för avslag till inrättande av båtregister.

Reservation anfördes av ledamoten *Sofia Arkelsten* (m) enligt följande.

Att som svar på remissen anföra:

För det första bör det vara frivilligt för båtägaren att registrera sin båt i ett båtregister. För det andra kommer inte problemet med omfattande båtstölderna att lösas genom ett register eller en försäkring. Det enda sättet som situationen kan förändras på är att polisen får resurser att lösa de brott som begåtts och dessutom resurser nog för att kunna arbeta förebyggande – men det är en fråga för regeringen.

Till detta kommer kostnadsaspekten. Kostnaden för det första frivilliga registret var ungefär tre miljoner. Ett statligt register beräknas kosta mellan nio och elva miljoner. Ingen verkar vilja stå för kostnaden men både förvaltningen och majoriteten är tydliga med att vilja hindra att registret finansierar sig själv genom att sälja adresser i reklamsyfte.

Möjligheten att sälja adresser är inte någonting för politiker att uttala sig om – den som äger registret måste vara den som bestämmer vad det ska användas till. Vårt att påminna om är att marknadsföring gentemot svenska kunder redan regleras av den svenska och europeiska lagstiftningen, bland annat PUL och Marknadsföringslagen.

Konsumentförvaltningens tjänsteutlåtande av den 29 januari 2004 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Sjöfartsverket anser att det är angeläget att införa en obligatorisk ansvarsförsäkring för båtar som ”utgör en betydande risk”. D v s de som är över 7 m långa eller gör minst 7 knops fart.

Mellan 9 och 11 mkr per år beräknas ett statligt fritidsbåtsregister kosta. I rapporten nämns Sjöfartsverket och Stöldskyddsföreningen som möjliga intressenter för att bygga upp ett register.

Förvaltningen anser att argumenteringen i rapporten inte självklart stödjer Sjöfartsverkets slutsats. Dessutom är det oklart om hur ett fritidsbåtsregister ska finansieras. Ett självfinansierat båtregister (en slags trafikförsäkring till sjöss) är att föredra framför ett offentligt finansierat register.

Om registret blir verklighet anser konsumentförvaltningen att det är viktigt att för alla enskilda båtägare poängtera möjligheterna att förbjuda vidareanvändning av deras personuppgifter för reklamändamål.

Bakgrund

Sjöfartsverket har på uppdrag av regeringen utrett de tekniska, juridiska, administrativa och ekonomiska förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister.

Från 1988 till 1993 fanns ett fritidsbåtsregister som administrerades av bilregistret. Då registrerades båtar som var över 5 m långa och båtar som drevs med segel eller motor med minsta styrka på 10 kW ca (14hk). När båtregistret las ner övertog Svenska Stöldskyddsföreningen på uppdrag av båt-försäkringsbolagen ansvaret för registret. Detta register las ner vid utgången av 2003 eftersom försäkringsbolagen inte längre var beredda att stå för kostnaderna. Driftkostnaderna för det frivilliga registret var ca 3 mkr per år.

Förvaltningens förslag

Sveriges Försäkringsförbund vill ha ett statligt båtregister, men framhåller att antalet skador med oförsäkrade båtar inte är så omfattande att ett obligatoriskt försäkringsskydd krävs. Men försäkringsbranschen anser dock att en obligatorisk märkning av båtarna skulle ge bättre stöldskydd. Båtskadestatistik visar att organisationerna stödjer kravet på en obligatorisk ansvarsförsäkring. Sjöpolisen och Kustbevakningen anser att deras arbete i nödsituationer skulle underlättas om det fanns ett register för fritidsbåtar. Polisen pekar på fördelar när det gäller att klara upp båtstöld. Värde av stulna båtar är 200 mkr per år och endast 25 % av alla stulna båtar återfinns, att jämföra med 90 procent av alla stulna bilar. Märkning och registrering skulle försvåra andrahandsförsäljning av stöldgods.

Sjöfartsverket anser att det är angeläget att införa en obligatorisk ansvarsförsäkring för båtar som ”utgör en betydande risk”. Hur verket har kommit fram till den slutsatsen är inte helt klar, med tanke på vad som redogjorts för ovan. Sjöfartsverket hänvisar till de internationella sjövägsreglerna som anger att båtar under 7 m längd eller som gör högst 7 knops fart inte behöver föra sidolanternor för att visa färdriktning och är skyldiga att lämna väg för andra fartyg. En obligatorisk ansvarsförsäkring föreslås gälla för båtar som överskrider dessa gränser.

Mellan 9 och 11 mkr per år beräknas ett statligt fritidsbåtsregister kosta. I rapporten nämns Sjöfartsverket och Stöldskyddsföreningen som möjliga intressenter för att bygga upp ett register.

Förvaltningen anser att fritidsbåtsägarna och försäkringsbranschen bör bära sina egna kostnader när det gäller båtstöder. Ett självfinansierat båtregister (en slags trafikförsäkring till sjöss), som ger alla fördelar som rapporten pekar på, är att föredra framför ett offentligt finansierat register.

Om registret blir verklighet anser konsumentförvaltningen att det är viktigt att för alla enskilda båtägare poängtera möjligheterna att förbjuda vidareanvändning av deras personuppgifter för reklamändamål. Varje nytt centralt register leder till omfattande direktreklamutskick som kan upplevas som integritetskränkande och dessutom är oförenligt med samhällets miljömål.

Stockholms Hamn AB beslutade den 10 mars 2004 att med hänvisning till att styrelsen inte haft tillräcklig tid för att gå igenom utdelat förslag till svar, överlämna förslaget till kommunstyrelsen utan eget ställningstagande.

Stockholm Hamn AB:s tjänsteutlåtande daterat den 9 mars 2004 har i huvudsak följande lydelse.

Nedanstående framställning begränsas till att gälla delen registerplikt.

Bakgrund

En obligatorisk registrering av fritidsbåtar infördes den 1 januari 1988. Registerplikten omfattade båtar med en längd överstigande 5 meter som drevs med segel eller motor samt båtar med en minsta motorstyrka på 10 kW (14 hk). Detta statliga register upphörde 1993 – 01-01. Erfarenheterna handlade mest om ett ifrågasättande av motiven för ett register och om en kostsam administration av detsamma .

Svenska Stölskyddsföreningen drev mellan 1993 och 2003 på uppdrag av båt-försäkringsbolagen ett båtregister som övertog en stor del av uppgifterna i det statliga registret när detta lades ner. Eftersom registret var ett privat register begränsades allmänhetens tillgång till registeruppgifterna.

I det svenska fartygsregistret vilket Sjöfartsverket ansvarar för kan fritidsbåtar frivilligt registreras om båtens skrov har en minsta längd om minst fem meter eller om det annars finns särskilda skäl.

Hamnens synpunkter.

Bland Stockholms Hamns kunder ingår c:a 140 fritidsfartyg med kajplats utmed stadens kajer. Dessa är med några få undantag av den storleken att de klassas som skepp och sådana skall enligt redan nu gällande bestämmelser vara registrerade i fartygsregistret som förs av Sjöfartsverket.

Stadens vattenområden trafikeras sommartid av ett stort antal fritidsbåtar vilka i de allra flesta fall framföres på ett säkert sätt och skepparna uppvisar ett gott sjömansskap.. Inslaget av motorstarka och ibland starkt bullrande båtar har dock ökat. Hyresgäster med bostäder intill farlederna har till hamnen inkommit med klagomål över denna trafikkategori. Vattenskotrar förekommer ibland inom mycket trånga farvatten i t.ex Djurgårdsbrunnskanalen där det under 2003 förekom skoterfärder i farter över 20 knop. I kanalen råder fartbegränsningen 5 knop. Generellt är det hamnens uppfattning att fartöverträdelser är relativt vanliga. .

Antalet båtar har ökat i skärgården och även inom hamnområdet där Stockholms Hamn bl.a. svarar för driften vid Karl-Johan- och Hammarbyslussen . Trafiken är där vissa tider ,främst under helger, intensiv. Trafiksituationen leder ibland till irritation och dåligt uppförande mot medtrafikanter och slusspersonal.

En del av säkerhetsarbetet till sjöss består av att övervaka och att reagera mot överträdelser av fartbegränsningar och bristande efterlevnad av sjötrafikregler.

En registerplikt med registerbeteckningen väl synlig underlättar en identifiering och bör enligt hamnens uppfattning endast omfatta motordrivna båtar som har förmåga att uppnå höga farter (mer än c:a 20 knop).

Det är viktigt att administrationen av registret är kostnadseffektiv och som Sjöfartsverket i sin rapport konstaterar att om ett beslut om plikt tas måste det vara långsiktigt och väl förankrat.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ETT FRITIDSBÅTSREGISTER

Vår beteckning: 0705-03-01404

SJÖFARTSVERKET

2003-10-15

601 78 NORRKÖPING

Tel: 011-19 10 00

Fax: 011-10 19 49

Bilaga 7:25 till kommunstyrelsens protokoll den 31 mars 2004, § 28

Innehållsförteckning	
Uppdraget	10
Det tidigare obligatoriska statliga fritidsbåtsregistret.....	10
Svenska Stöldskyddsföreningens register	10
Sjöfartsverkets fartygsregister	11
Något om båtlivet	11
Regeringsuppdraget	12
Sjösäkerhets- och ordningsperspektiv.....	12
Båstölder	13
Marknadskontroll av fritidsbåtar.....	13
Ansvarsförsäkring.....	13
Administrativa/tekniska lösningar för ett båtregister	14
Överväganden	15
Erfarenheter från det tidigare obligatoriska registret.....	15
Information om båtlivet och planeringsunderlag.....	15
Säkerhets- och ordningsfrågor	15
Obligatorisk ansvarsförsäkring.....	16

Uppdraget

Sjöfartsverket fick den 30 januari 2003 regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa ett fritidsbåtsregister.

Enligt beslutet skall Sjöfartsverket närmare utreda de tekniska, juridiska, administrativa och ekonomiska förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister. Sjöfartsverket skall vidare undersöka i vilken omfattning fritidsbåtar omfattas av ansvarsförsäkring, hur olika försäkringsformer fördelar sig på olika båttyper och förekomsten av olyckor där person- eller sakskada drabbar annan än båtens ägare eller förare.

Av uppdraget framgår vidare att verket skall belysa i vilken omfattning en eventuell registerplikt skall gälla för fritidsbåtar och hur ett register lämpligen bör utformas samt ge förslag till vem som bör vara person-uppgiftsansvarig för registret. Verket skall lämna förslag på hur finansieringen av ett fritidsbåtsregister skall ske och i samband härmed också uppskatta både uppläggningskostnaderna för registret och den löpande driftskostnaden. I den mån personuppgifter föreslås ingå i registret skall Sjöfartsverket beakta de regler om skydd för den personliga integriteten vid behandling av de personuppgifter som bland annat finns i personuppgiftslagen (1998:204) och EG-direktiv om personuppgifter (95/46/EG).

Sjöfartsverket skall särskilt belysa nyttan med ett fritidsbåtsregister ur ett sjösäkerhets- och ordningsperspektiv. Även polisens behov av ett register för eftersökning, efterlysning etc. av stulna båtar skall beaktas.

Verket skall också redovisa om ett fritidsbåtsregister kan underlätta marknadskontroll och tillsyn av miljö- och säkerhetskrav baserade på bland annat direktiv 94/25/EG som rör konstruktionskrav för fritidsbåtar.

Sjöfartsverket skall samråda med Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, Försäkringsförbundet, båtorganisationer och andra berörda parter.

Det tidigare obligatoriska statliga fritidsbåtsregistret

En obligatorisk registrering av fritidsbåtar infördes den 1 januari 1988. Sjöfartsverket var ansvarig myndighet för registret men själva registerhållningen utfördes av bilregisterenheterna vid länsstyrelserna. Registreringsplikten omfattade båtar med en längd överstigande 5 meter som drevs med segel eller motor samt båtar med motor med en minsta motorstyrka på 10 kW ca (14 hk). De motiv som redovisades för ett register var att det skulle tjäna som underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt för planering av trafiken med fritidsbåtar. Registret fick även användas som underlag för planering avseende turism, friluftsliv och naturvård och för utredningar rörande skatter, tullar och indrivning.

De avgränsningar som gällde för registreringsplikten var närmast grundade på praktiska hänsyn. Med den valda avgränsningen fick man en rimlig mängd båtar att arbeta med. Registret hade planerats för att omfatta ca 425 000 båtar. Detta antal nåddes aldrig. I juli 1991 uppgick antalet registrerade båtar till drygt 256 000. Om denna lägre siffra berodde på en grov överskattning av antalet registreringspliktiga båtar eller att sådana båtar inte registrerades förblir en osäkerhet. Första året för registret uppgick till ca 12 mkr. Den årliga driftskostnaden uppgick därefter till ca 9 mkr. Kostnaden för register-hållningen skulle täckas med en avgift. För att täcka kostnaderna begärde bilregistret under 1992 en höjning av registeravgiften från 25 kr till 50 kr om året.

Det statliga båtregistret upphörde 1993-01-01.

Svenska Stöldskyddsföreningens register

Svenska Stöldskyddsföreningen (SSF) driver, på uppdrag av båtför-säkringsbolagen, SSF Båtregister - ett register som omfattar ca 170 000 båtar. Det startade 1993 och övertog en stor del av uppgifterna i det statliga registret när detta las ner.

De viktigaste motiven för försäkringsbolagen att driva registret vidare i frivillig form var att minska antalet bedrägerier och stölder samt att underlätta för Polisen och försäkringsbolagen

m.fl. att återbörda stulna och försvunna båtar och motorer till rätt ägare. Det frivilliga registret har också kunnat utnyttjas av sjöräddningen för olika syften.

Försäkringsbolagen finansierar registret gemensamt och utan att någon avgift tas ut av båtägarna. Driftkostnaderna för registret uppges ligga runt 3 mkr per år. Eftersom det är ett privat register begränsas allmänhetens tillgång till registeruppgifterna vilket också påverkar de administrativa kostnaderna för registerhållningen. Under 2002 investerades i ny datautrustning.

I april 2003 meddelade Stöldskyddsföreningen att registret skall upphöra vid utgången av år 2003. Skälet var att försäkringsbolagen fortsättningsvis inte är beredda att täcka kostnaderna för registerhållningen.

Sjöfartsverkets fartygsregister

Sjöfartsverket är sedan 2001 ansvarigt för det svenska fartygsregistret. I detta register skall införas alla skepp med en längd på minst tolv meter och en bredd på minst fyra meter som enligt sjölagen (1994:1009) är att betrakta som svenska. Registreringsplikten omfattar med gällande avgränsningar, samtliga skepp oavsett användningsområde, följaktligen även fritidsskepp.

I fartygsregistret återfinns samtliga fartyg i den svenska handelsflottan alltifrån mindre turistfartyg till de största handelsfartygen samt fiskefartyg. I fartygsregistret registreras även in-teckningar i skepp och skeppsbyggen samt vissa andra beslut i registreringsärenden enligt fartygsregisterförordningen (1975:247)

I fartygsregistret kan fritidsbåtar frivilligt registreras om båtens skrov har en minsta längd om minst fem meter eller om det annars finns särskilda skäl. Det är därigenom möjligt att få s.k. nationalitetsbevis som intygar att en registrerad båt är svensk och vem som är ägare. I detta register finns ca 1500 fritidsbåtar. Kostnaden för en registrering är 425 kr, vilket är en engångsavgift. Det är möjligt att denna registrering kan få ökad betydelse mot bakgrund av den nyligen genomförda förändringen av reglerna för köp i god tro.

Något om båtlivet

Med den långa kuststräckan, stora skärgårdsområden, en mängd insjöar och vidsträckta farbara vattendrag inbjuder den svenska naturen till ett omfattande och varierat båtliv. Antalet medlemmar i olika båtorganisationer uppgår till ca 240 000.

Det saknas emellertid aktuella uppgifter om hur stort båtbeståndet är och hur det fördelar sig på olika båttyper och farkoster. I den senaste genomförda undersökningen från 1987 som utfördes av Sveriges Turistråd uppskattades antalet flytetyg och fritidsbåtar till ca 1,2 miljoner med följande fördelning:

Segelbrädor	130 000
Kanoter	140 000
Öppen småbåt utan motor	235 000
Öppen båt med motor under 10 hk	415 000
Motorbåt med motor minst 10 hk	155 000
Övernattningsbar segelbåt	85 000
Övernattningsbar motorbåt	85 000

En grupp som har ökat sedan denna undersökning gjordes är snabbgående motorbåtar där även vattenskoter inräknas. Med ledning av tidigare registrering och uppgifter från Försäkringsförbundet kan målgruppen som har relevans för detta uppdrag uppskattas till ca 450 000. Sjöfartsverket har i likhet med andra statliga myndigheter inom transportområdet ett sektorsansvar. Detta innebär för Sjöfartsverkets del bl.a. samarbete med andra myndigheter och olika organisationer om frågor inom sjöfartsområdet som bl.a. farledsfrågor, sjökort, sjöräddning och sjösäkerhet i vid mening och om sjöfartens miljöfrågor. Ett samarbete med båtlivets olika organisationer och av båtlivet berörda myndigheter sker bland annat genom Sjösäkerhetsrådet, Båtlivsnämnden, Sjögeografiska rådet, samt genom deltagande i organisationernas större

sammankomster. Båtlivsorganisationerna har också en representant i Sjöfartsverkets styrelse. Inom utbildningsområdet finns sedan 15 år tillbaka ett samarbete i den stiftelse, Nämnden för båtlivsutbildning, som då bildades genom regeringsbeslut för att handha båtlivets frivilliga och obligatoriska behörigheter som tidigare handhåfts av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket har två representanter i stiftelsen och vetorätt i frågor som berör kraven för nautisk utbildning. Övriga intressenter i stiftelsen är de större båtlivsorganisationerna. Nämnden utser förhållningsförrättare och fastställer kraven för de olika utbildningarna och certifikaten. Nämnden för båtlivsutbildning, NFB, är självfinansierande genom avgifter. Miljö- frågornas betydelse kräver också ett nära samarbete med båtlivets olika företrädare för att bli framgångsrikt.

Genom detta samarbete ges goda möjligheter till information om båtlivet som kan användas i planeringssyfte. Förberedelse pågår för en ny båtlivsundersökning i Sjöfartsverkets regi tillsammans med båtlivets organisationer.

Regeringsuppdraget

Enligt regeringens uppdrag skall Sjöfartsverket i samråd med angivna myndigheter och organisationer belysa nyttan med ett fritidsbåtsregister ur ett sjösäkerhets- och ordningsperspektiv och för polisens arbete med eftersökning och efterlysning av stulna båtar. Även värdet av en registrering för marknadskontroll och tillsyn av miljö- och säkerhetskrav som rör konstruktionskrav för fritidsbåtar skall bedömas.

Sjösäkerhets- och ordningsperspektiv

Syftet med det tidigare registret var att underlätta kontroll av ordning inom sjötrafiken, bidra till ökad sjösäkerhet samt att vara ett underlag för planering av olika frågor med inriktning på fritidsbåtlivet. Som redan nämnts har Sjöfartsverket ett omfattande och nära samarbete med båtlivets olika organisationer och får därigenom en god kunskap om båtlivets önskemål och behovet av åtgärder för att tillgodose miljö och sjösäkerhetskrav. En väsentlig del i sjösäkerhetsarbetet är att åstadkomma en god efterlevnad av de regler som omgärdar båtlivet, god kunskap om båten och det som kallas gott sjömanskap. Det gäller respekt för hastighetsbegränsningar, skyddade områden, sjötrafikregler som omfattar utrustningskrav på båtar och framför allt snabbt. Inslaget av motorstarka snabbgående motorbåtar har blivit markant särskilt i storstädernas skärgårdsområden. Blandningen av yrkessjöfart, långsamgående båtar och farkoster som förs fram i hastigheter mellan 30 och 50 knop medför samtidigt ökade risker för olyckor. Respekten för gällande regler är av stor betydelse för sjösäkerheten. Sjöpolisen och Kustbevakningen är de myndigheter som övervakar och kontrollerar efterlevandet av sjövägsregler, utrustningskrav och lokala föreskrifter avseende fart och naturskyddsområden.

Under 2002 rapporterades 159 brott mot sjötrafikreglerna (t.ex. fram-förande och brister i utrustningen). Vidare rapporterades 726 fall av brott mot fartbestämmelserna och sjöfylleri i 63 fall.

Det övervägande antalet rapporterades från områdena utanför Göteborg, Smögen och Stockholm, närmare bestämt 113 sjötrafikförseelser, 509 fartöverträdelser och 45 sjöfyllerifall. En tendens är att antalet rapporterade fartöverträdelser, vårdslöshet och sjöfylleri ökar.

Sjöfartsverket är ansvarig myndighet för sjöräddningen. Verksamheten leds från en sjöräddningscentral i Göteborg. Av sjöräddningens insatser är ca 70 % relaterade till fritidsbåtar. Under år 2002 uppgick antalet sjöräddningsinsatser till ca 1200 och fritidsbåtarna svarade för ca 800 fall. En registrering av fritidsbåtar kan underlätta sjöpolisens och Kustbevakningens arbete och även efterspaning och möjligheten till att få kontakt med anhöriga till personer som kommit i en nödsituation för sjöräddningen.

Båstölder

Enligt Brottsförebyggande rådet uppgår antalet stulna båtar med motor årligen till ca 3 500 med vissa variationer mellan åren. Värdet av det stulna uppskattas till ca 200 mkr per år. Framför allt kan noteras en ökad stöldfrekvens av moderna och miljövänliga utombordsmotorer. Omkring 25 % av de stulna båtarna återfinns. Som jämförelse kan noteras att drygt 90 % av de bilar som stjäls i Sverige återfinns. Från polisens sida anser man att registreringen bidrar till att en betydligt högre andel bilar återfinns. Det bör noteras att många bilar stjäls för att just vid stöldtillfället användas och att de överges när bränslet är slut. Båtar och framför allt båtmotorer tillgrips ofta för att säljas vidare. Den bristfälliga fabriksmärkningen av motorer och båtar och avsaknaden av en heltäckande registrering försvårar i vart fall inte utvecklingen av en andrahandsmarknad med stulna båtar och motorer.

Statistik från svenska försäkringsbolag genom Larmtjänst visar följande.

År	Stulna båtar (antal)	Värde mkr	Återfunna	Värde
2000	1399	106	379	46
2001	1958	148	564	50
2002	2412	168	571	62
2003 (t.o.m. aug.)	1962	96	346	16

Larmtjänst erhåller information om ca 65 % av alla båt- och marinmotorstölder.

Enligt BRÅ tillgreps 3400-3600 per år under åren 2000-2002.

Från bl.a. Sjöpolisen och Kustbevakningen har behovet och nyttan av ett register betonats speciellt med utgångspunkt från det stora antalet stölder och det värde det stulna godset representerar samt den låga graden av uppklarade stölder. Även vid ärenden om identifiering av båtar vid smitning från olycksplats, fartöverträdelser, vårdslös framfart, ägarfrågor m.m. kommer hanteringen att underlättas av en registrering.

Marknadskontroll av fritidsbåtar

Inom EU gäller ett system med marknadskontroll av fritidsbåtar som säljs på den europeiska marknaden. Båtar (nya båtar mellan 2,5 m och 24 m längd tillverkade efter den 16 juni 1998 och begagnade båtar importerade från länder utanför gemenskapen som är tillverkade efter 1950) som säljs inom EU skall vara CE-märkta. Detta regelverk gäller från år 1996. Sjöfartsinspektionen är den myndighet i Sverige som ansvarar för kontrollen. Svårigheter ligger emellertid i att kunna kontrollera vilka båtar som fanns före år 1996 och de som fortlöpande privatimporteras från länder utanför EU.

Om en allvarlig brist beträffande de säkerhetskrav som följer av fritidsbåtsdirektivet upptäcks kan tillverkaren åläggas att återkalla båtar för åtgärd. I dagsläget blir annonsering i tidningar den praktiska vägen att nå båtägarna. Ett register skulle kunna förbättra informationsmöjligheten och även kunna medverka till att effektivare upprätthålla marknadskontrollen av systemet med CE-märkning. Ett sådant register skulle bli mycket omfattande om alla båtar enligt EU-direktivet skulle omfattas.

Ansvarsförsäkring

Det finns inom båtsektorn ingen motsvarighet till den trafikförsäkring som är obligatorisk inom vägtrafiken. En person som skadas i en båtolycka kan vara berättigad till skadestånd från den som vållat olyckan. Om den vållande har en försäkring som täcker ansvar – båtförsäkring eller småbåtstillägg i hemförsäkringen – betalas ersättning ut därifrån. Om den vållande inte går att få tag på eller om denne är oförsäkrad och saknar tillgångar har den som skadats små möjligheter att få ersättning.

I regeringens uppdrag efterfrågas en närmare kartläggning av hur försäkringsskyddet ser ut och hur det är fördelat på olika båttyper. Det finns f.n. ingen tillförlitlig statistik för att besvara dessa frågor. Man kan, som tidigare framgått, uppskatta antalet flytetyg och fritidsbåtar till över en miljon. Med stöd av uppgifter från Försäkringsförbundet kan man uppskatta antalet försäkrade båtar, antingen genom en båtförsäkring eller genom hemförsäkringen, till något under 400 000. De återstående fritidsbåtarna är antingen försäkrade utomlands eller oförsäkrade. Enligt Försäkringsförbundet försäkrar inget svenskt bolag vattenskotrar.

Enligt uppgifter från Försäkringsförbundet kan antalet försäkrade båtar uppskattas till följande.

Separat försäkrade i svenska bolag	265 000
Alandia	8 000
Utomlands försäkrade	16 000
Tilläggsförsäkrade jollar(som tillhör större båtar)	20 000
Båtar i hemförsäkringen	100 000
Totalt uppskattat	ca 410 000

Inom gruppen av de 265 000 båtar med särskild båtförsäkring har avseende ansvarsdelen två personskadefall rapporterats 2001 och sju fall 2002. Motsvarande fall för saksador var 63 resp. 75 st. Enligt Försäkringsförbundet förekommer endast ett fåtal olyckor med oförsäkrade båtar inblandade.

Administrativa/tekniska lösningar för ett båtregister

I regeringens uppdrag framgår att de tekniska, juridiska, administrativa och ekonomiska förutsättningarna för ett fritidsbåtregister skall belysas.

När det tidigare statliga obligatoriska båtregistret infördes gjordes en praktisk avgränsning av vilka båtar som skulle registreras. Även om det saknas exakta uppgifter om båtbeståndet måste det göras någon form av praktisk avgränsning som kan uppfattas som meningsfull av båtfolket. En eka med liten utombordsmotor kan knappast anses utgöra någon större riskfaktor av betydelse och är därmed inte av intresse för överväganden kring ett båtregister.

Avgränsningen som gjordes i det utvecklade statliga båtregistret kan även användas som en rimlig utgångspunkt för en närmare analys av kostnader och andra konsekvenser för att driva ett register i statlig regi. Beräkningsmässigt skulle man därvid kunna utgå från att antalet båtar som skulle omfattas av en registreringsplikt uppgår till mellan 400 000 och 450 000.

Med en traditionell uppläggning där hanteringen, dvs. förfrågningar, anmälningar och kvittenser, huvudsakligen sker manuellt kan den årliga kostnaden uppskattas till ca 13,5 mkr första året och därefter årligen till ca 11,5 mkr. Detta skulle innebära ca 30 kr i kostnad per registrerad båt. Om man skulle kunna utnyttja de synergieffekter som finns genom samutnyttjande med Sjöfartsverkets fartygsregister skulle kostnaderna kunna minska med ca 2 mkr per år.

Det förutsätts att Personuppgiftslagen (1998:204) tillämpas vid behandling av personuppgifter (d.v.s. all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person som är i livet) oavsett om registret drivs av en myndighet eller en organisation.

Grundläggande krav på uppgiftsbehandling enligt personuppgiftslagen medför att personuppgifter bara får samlas in för särskilt, uttryckligt angivna och berättigade ändamål och inte för ändamål som är oförenliga med dessa. Detta innebär att de ändamål som en lag om registrering av fritidsbåtar upptar blir styrande för behandlingen av personuppgifter.

Om t.ex. Sjöfartsverket skulle bemyndigas att ansvara för registret med rätt att överlåta driften till annan bör verket vara personuppgiftsansvarigt, men den som ges driftansvaret bör bli personuppgiftsbiträde. Personuppgiftsbiträdet behandlar personuppgifter för den ansvariges räkning.

En fråga som aktualiserades under den tid som det tidigare obligatoriska registret var i bruk gällde möjligheten att begränsa registret för reklamändamål. Enligt personuppgiftslagen kan den registrerade skriftligen ha anmält till registerhållaren att personuppgifterna inte får lämnas ut för

ändamål som rör direkt marknadsföring. Om någon anmälan inte gjorts ankommer det på registerhållaren att från fall till fall bedöma om ett utlämnande skall ske genom att tillämpa offentlighetsprincipen och sekretesslagen. Erfarenheten från praktiska fall visar att det är svårt att begränsa registeruppgifter för reklamändamål.

Överväganden

Erfarenheter från det tidigare obligatoriska registret

Under fem års tid fanns ett statligt obligatoriskt register för fritidsbåtar. Sjöfartsverket hade det administrativa ansvaret, men den praktiska hanteringen sköttes av bilregisterenheterna vid landets länsstyrelser. Syftet var som tidigare nämnts att underlätta kontroll av ordning inom sjötrafiken, bidra till ökad sjösäkerhet samt att vara ett underlag för planering av olika frågor med inriktning på fritidsbåtlivet. Erfarenheterna från den tiden gav inte några klara besked om att registret var det verksamma instrument som avsågs för att öka sjösäkerheten, minska antalet stölder eller i övrigt ett viktigt medel för planering och information om båtlivet. I sammanhanget kan noteras att registret existerade endast under en kort period.

Erfarenheterna från tiden med det obligatoriska fritidsbåtsregistret ledde alltså inte fram till klara och entydiga skäl för att ett register behövdes. Debatten kom snarare att handla om ett ifrågasättande av motiven, integritetsaspekter och om en kostsam administration. Istället för brottsbekämpning ansågs registret till och med kunna fungera som en informationskanal för att underlätta båtstölder.

Uppdelningen av den operativa verksamheten på bilregisterenheterna vid landets länsstyrelser gav inte möjlighet till några synergieffekter. En erfarenhet från det tidigare registret är att ett beslut om registerplikt måste vara långsiktigt och väl förankrat. Det är inte meningsfullt att införa ett register för att därefter föra en kontinuerlig debatt om att avskaffa detsamma.

Information om båtlivet och planeringsunderlag

Mer detaljerad kunskap om antalet fritidsbåtar och dess sammansättning har ett värde som informationsbas och kan därför också utnyttjas i planeringssyfte. Med ett register finns ett dataunderlag som visar antalet båtar, fördelningen motorbåtar/segelbåtar och även förekommande motortyper. Ett register ger även möjligheter att göra fördjupade studier med olika syften, via enkäter, för att få ökad kunskap om vad fritidsbåtägare har för preferenser och prioriteringar. Ett register kan underlätta informationsinhämtning för olika syften.

Genom kontakter med företrädare för båtlivets och båtbranschens olika organisationer och med undersökningar med lämpliga intervaller kan man sannolikt få ett planeringsunderlag till lägre kostnader än vad som följer av ett obligatoriskt register. Förberedelser pågår, som tidigare nämnts, för en båtlivsundersökning i verkets regi tillsammans med båtlivets organisationer.

Säkerhets- och ordningsfrågor

Från bl.a. Sjöpolisen och Kustbevakningen har behovet och nyttan av ett register betonats, speciellt med utgångspunkt från det stora antalet stölder och det värde det stulna godset representerar samt den låga graden av uppklarade stölder. Även hantering av ärenden som rör identifiering av båtar vid smitning från olycksplats, fartöverträdelse, vårdslös framfart, ägarfrågor m.fl. kan underlättas av en registrering.

Ett register kan även underlätta sjöräddningens arbete samt också utnyttjas som ett medel för att förstärka delar av marknadskontrollen av de båtar som säljs på den svenska marknaden. Värdet i det sistnämnda fallet är samtidigt beroende av omfattningen av registreringen.

Obligatorisk ansvarsförsäkring

I regeringens uppdrag ställs också frågan om behovet av att införa någon form av obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar. Som framgått av den tidigare redovisningen av försäkringsläget är underlaget osäkert. Man kan göra vissa antaganden om att båtar som är stöldbegärliga också är försäkrade. Man kan vidare anta att mindre båtar med effektsvaga utombordsmotorer kan ha ett försäkringsskydd via hemförsäkringen.

Ett sannolikt litet antal oförsäkrade båtar och ett dokumenterat fåtal fall där ansvarsförsäkringen kommit till användning ger i sig inte stöd för ett krav på en obligatorisk ansvarsförsäkring. En god försäkringstäckning behöver å andra sidan inte innebära att samhället avstår från att ställa krav på området. Inom vägtrafiken gäller krav på trafikförsäkring för mopeder, motorcyklar, bilar m.m. Frågan kan då ställas om det finns skäl att införa ett grundläggande försäkringsskydd för framförande av vissa fritidsbåtar. Det kan inte vara en självklarhet att båtar som kan framföras i höga hastigheter i tätt trafikerade områden kan få vara oförsäkrade. Frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring skulle i första hand kunna inriktas på större och snabbgående båtar. I Danmark har nyligen införts krav på "körkort" för planande båtar. Definitionen av planande båt framgår av en särskild beräkningsformel där längd och motorstyrka ingår. Ett annat alternativ kan vara att välja en gräns som ansluter till sjövägsreglernas bestämmelser av vissa båtars framförande, storlek och utrustning. Enligt dessa regler har båtar under 7 m längd eller med fartresurser om högst 7 knop skyldighet att hålla väl ur vägen för andra fartyg och behöver inte ha sidolanternor för att visa sin färdriktning. En praktisk riskbedömning har gjorts vid införandet av denna avgränsning. En sådan avgränsning vad gäller skyldigheten att ha ansvarsförsäkring skulle innebära att ca 400 000 båtar skulle omfattas.

Med ett lagstadgat försäkringskrav följer indirekt ett behov av registrering av vissa uppgifter och möjlighet att följa upp att kravet efterlevs. För en sådan kontroll blir det nödvändigt med någon form av väl synlig utmärkning av att båten är försäkrad. För att en sådan modell skall kunna fungera måste försäkringsbeviset förnyas årligen. Ett liknande system tillämpades tidigare vid kontrollbesiktningen av bilar.

En obligatorisk ansvarsförsäkring och med denna en nödvändig registrering för kontroll av efterlevnaden skulle dessutom ge framför allt polisen och Kustbevakningen större möjlighet att kunna genomföra kontroller och efterspaningar i syfte att minska antalet stölder och regelöverträdelser.

Vidare måste ett krav på obligatorisk ansvarsförsäkring kopplas till ett strafföreläggande för den som använder en oförsäkrad båt. Ett skydd genom en trafikskadeförening bör införas för de som skadas av oförsäkrade båtar.

Det är mot bakgrund av diskussioner med Försäkringsförbundet inte troligt att försäkringsbolagen skulle vara beredda att ansvara för ett sådant centralt försäkringsregister.

Sveriges Försäkringsförbund ser gärna att ett statligt båtregister införs men framhåller att antalet skador med oförsäkrade båtar inte är av den omfattningen att ett obligatoriskt försäkringsskydd kan motiveras. Redan i dag har enligt förbundet de flesta båtar som kan ha behov av en ansvarsförsäkring en sådan. Man anser dock att en obligatorisk märkning av båtarna skulle ge bättre möjligheter att minska stöldbenägenheten. Sjöfartsverket drar med ledning av diskussioner med Försäkringsförbundet slutsatsen att försäkringsbolagen inte skulle vara beredda att ansvara för ett sådant centralt register.

Sjöfartsverket indikerar den årliga kostnaden för ett statligt fritidsbåtregister till mellan 9 och 11 mkr. Någon närmare analys av möjliga registerförare har inte gjorts. Sjöfartsverket har idag ansvaret för fartygsregistret. Det skulle finnas vissa synergieffekter med att bygga upp ett fritidsbåtregister på den administrativa grunden. Samtidigt bör det finnas en öppenhet att genomföra ett anbudsförfarande i fråga om själva hanteringen av ett register.

Sjöfartsverket ser det som angeläget med hänsyn till den utveckling av fritidsbåtstrafiken som skett att en obligatorisk ansvarsförsäkring närmare övervägs. En sådan försäkring förekommer redan i stor utsträckning enligt Försäkringsförbundet och bör göras obligatorisk för att skydda tredje man. Obligatoriet bör avgränsas till båtar som utgör en betydande risk och därmed lämpligen knyta an till den gränsdragning som finns i de internationella sjövägsreglerna. I dessa

sägs att båtar under 7 m längd eller som gör högst 7 knops fart inte behöver föra sidolanternor för att visa sin färdriktning och är skyldiga att lämna väg för andra fartyg. En obligatorisk ansvarsförsäkring bör gälla för båtar som överskrider dessa gränser. Övriga försäkrade skall ges möjlighet att frivilligt ansluta sig.

En sådan ansvarsförsäkring ger samtidigt underlag för en registrering genom de uppgifter som måste lämnas i samband med försäkringen. Registreringen skulle kunna ske på samma sätt som idag görs i det av Försäkringsbolagen drivna frivilliga registret. En skyldighet att märka sin båt både ut- och invändigt med väl synliga symboler skulle åläggas båtägaren. Registerhållaren bör ges en möjlighet att via försäkringen ta ut en registeravgift. Vilka som av olika skäl, vid sidan av polisen och Kustbevakningen, skall ha tillgång till registret måste också klart anges.

Om en obligatorisk ansvarsförsäkring och ett därtill kopplat register av olika skäl inte skulle anses motiverad kommer registerfrågan i ett annat läge. Ett båtregister har då sitt främsta värde som ett hjälpmedel i sjösäkerhets- och ordningsarbetet till sjöss och vid stölder och efterspaning och blir då en fråga för staten.

I utredningsarbetet har företrädare för båtorganisationerna uttryckt sitt stöd för kravet på en obligatorisk ansvarsförsäkring. Om detta i sin tur innebär ett särskilt register bör det enligt organisationerna föras av Stöldskyddsföreningen där det finns kunskap och kompetens.

Även om det inte direkt ingår i regeringsuppdraget finns det enligt Sjöfartsverket vid sidan av ett eventuellt båtregister anledning att från sjösäkerhetssynpunkt aktualisera frågan om åldersgräns och behörighetskrav för framförande av motorstarka snabbgående båtar. Sådana krav har införts i Danmark. Ett effektivt sätt att åstadkomma bättre efterlevnad av regler och minska antalet olyckor i samband med båtlivet skulle vara att införa någon form av obligatorisk utbildning med efterföljande förarbevis. Idag utbildar sig ett stort antal båtintresserade frivilligt genom att avlägga prov för det av Nämnden för båtutbildning administrerade förarbeviset. Riksdagens långsiktiga mål är att fram till 2007 halvera antalet allvarliga olyckor inom båtlivet.