

001-1119/2012  
RVI

Veronica Sandh

**Från:** Berit Götesson [berit.gotesson@environment.ministry.se]  
**Skickat:** den 6 juli 2012 14:59  
**Till:** justitieombudsmannen@jo.se; registrator@riksrevisionen.se; svea.hovratt@dom.se; nacka.tingsratt@dom.se; stockholms.tingsratt@dom.se; kammarratten.goteborg@dom.se; forvaltningsrattanimalmö@dom.se; registrator@jk.se; domstolsverket@dom.se; registrator@aklagare.se; rikspolisstyrelsen@polisen.se; sida@sida.se; kommerskollegium@kommers.se; Exp-hkv@mil.se; registrator@msb.se; registrator@kustbevakningen.se; registrator@esv.se; registratur@kammarkollegiet.se; registrator@statskontoret.se; info@havsmiljöinstitutet.se; registrator@naturvardsverket.se; kemi@kemi.se; sgi@swedgeo.se; registrator@formas.se; havochvatten@havochvatten.se; trafikverket@trafikverket.se; trafikanalys@trafa.se; sjofartsverket@sjofartsverket.se; kontakt@transportstyrelsen.se; konkurrensverket@kkv.se; sgu@sgu.se; tillvaxtverket@tillvaxtverket.se; info@tillvaxtanalys.se; riksant@raa.se; arbetsmiljöverket@av.se; stockholm@lansstyrelsen.se; uppsala@lansstyrelsen.se; sodermanland@lansstyrelsen.se; ostergotland@lansstyrelsen.se; kalmar@lansstyrelsen.se; gotland@lansstyrelsen.se; blekinge@lansstyrelsen.se; skane@lansstyrelsen.se; halland@lansstyrelsen.se; vastragotaland@lansstyrelsen.se; gavleborg@lansstyrelsen.se; vasternorrland@lansstyrelsen.se; vasterbotten@lansstyrelsen.se; norrbotten@lansstyrelsen.se; heidi.keranen@juridicum.su.se; registrator@gu.se; Funktion Kommunstyrelsen; varmdo.kommun@varmdo.se; uppsala.kommun@uppsala.se; eskilstuna.kommun@eskilstuna.se; kommun@nykoping.se; kommunen@gislaved.se; info@jonkoping.se; info@ljungby.se; kommun@kalmar.se; gotlands.kommun@gotland.se; kommun@landskrona.se; malmstad@malmo.se; info@simrishamn.se; halmstads.kommun@halmstad.se; goteborg@goteborg.se; kommun@orust.se; kommun@stromstad.se; registrator@lysekil.se; kommun@stenungsund.se; kommunen@hjo.se; info@mariestad.se; kommun@amal.se; kommun@askersund.se; kommun@orebro.se; kommun@leksand.se; orsa.kommun@orsa.se; gavle.kommun@gavle.se; sundsvalls.kommun@sundsvall.se; stromsunds.kommun@stromsund.se; kommun@ostersund.se; stadshuset@skelleftea.se; info@storuman.se; arjeplogs.kommun@arjeplog.se; kommun@kommun.kiruna.se; lulea.kommun@lulea.se; info@skl.se; remisser@naturskyddsforeningen.se; remisser@svensktnaringsliv.se; info@tco.se; kansli@saco.se; mailbox@lo.se; info@nnr.se; srf@sweship.se; office@avfallsverige.se; ordforande@bhrf.se; info@edelegationen.se; info.nordic@greenpeace.org; info@hsr.se; bo.ahlstrom@kmk.a.se; kansliet@skargardsstiftelsen.se; info@batunionen.com; info@sxx.se; info@smtf.se; ports@transportgruppen.se; info@sweboat.se; info@wwf.se; post@vastkuststiftelsen.se; kansli@recycling.se  
**Kopia:** Johan Fallenius; Ann-Louise Flohren; M Registrator  
**Ämne:** Remiss - Promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar  
**Bifogade filer:** Remissmissiv PM flyttning av båtar och skrotbåtar.pdf, PM Flyttning av båtar och skrotbåtar.pdf

Remissinstanser: Enligt sändlista

För mer information – se bifogade filer.

Remissvaren ska ha kommit in till Miljödepartementet **senast den 30 september 2012**. Svaren bör lämnas både på papper och skickas per e-post (i Word-format) till [registrator@environment.ministry.se](mailto:registrator@environment.ministry.se) och med en kopia till [johan.fallenius@environment.ministry.se](mailto:johan.fallenius@environment.ministry.se).

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller rekommendationerna i promemorian. En fråga att särskilt beakta är om det föreslagna regelverket är nödvändigt eller om den funktion som regelverket är avsett att fylla på ett tillfredsställande sätt redan täcks av befintliga bestämmelser.

**Myndigheter under regeringen** är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta. För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Johan Fallenius svarar på eventuella frågor under remisstiden, tel. 08-405 13 49, e-postadress [johan.fallenius@environment.ministry.se](mailto:johan.fallenius@environment.ministry.se).



Miljödepartementet

Rättssekretariatet

Johan Fallenius

Telefon 08-405 13 49

Promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar

Remissinstanser:

1. Justitieombudsmannen
2. Riksrevisionen
3. Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen
4. Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen
5. Stockholms tingsrätt
6. Kammarrätten i Göteborg
7. Förvaltningsrätten i Malmö
8. Justitiekanslern
9. Domstolsverket
10. Åklagarmyndigheten
11. Rikspolisstyrelsen
12. Styrelsen för internationellt utvecklingssamarbete (Sida)
13. Kommerskollegium
14. Försvarsmakten
15. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
16. Kustbevakningen
17. Ekonomistyrningsverket
18. Kammarkollegiet
19. Statskontoret
20. Havsmiljöinstitutet
21. Naturvårdsverket
22. Kemikalieinspektionen
23. Statens geotekniska institut
24. Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande
25. Havs- och vattenmyndigheten
26. Trafikverket
27. Trafikanalys
28. Sjöfartsverket
29. Transportstyrelsen

30. Konkurrensverket
31. Sveriges geologiska undersökning
32. Tillväxtverket
33. Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
34. Riksantikvarieämbetet
35. Arbetsmiljöverket
36. Länsstyrelsen i Stockholms län
37. Länsstyrelsen i Uppsala län
38. Länsstyrelsen i Södermanlands län
39. Länsstyrelsen i Östergötlands län
40. Länsstyrelsen i Kalmar län
41. Länsstyrelsen i Gotlands län
42. Länsstyrelsen i Blekinge län
43. Länsstyrelsen i Skåne län
44. Länsstyrelsen i Hallands län
45. Länsstyrelsen i Västra Götalands län
46. Länsstyrelsen i Gävleborgs län
47. Länsstyrelsen i Västernorrlands län
48. Länsstyrelsen i Västerbottens län
49. Länsstyrelsen i Norrbottens län
50. Sjärrättsinstitutet, Stockholms universitet
51. Göteborgs universitet
52. Stockholms kommun
53. Värmdö kommun
54. Uppsala kommun
55. Eskilstuna kommun
56. Nyköpings kommun
57. Gislaveds kommun
58. Jönköpings kommun
59. Ljungby kommun
60. Kalmar kommun
61. Gotlands kommun
62. Landskrona kommun
63. Malmö kommun
64. Simrishamns kommun
65. Halmstads kommun
66. Göteborgs kommun
67. Orusts kommun
68. Strömstads kommun
69. Lysekils kommun
70. Stenungsunds kommun
71. Hjo kommun
72. Mariestads kommun
73. Åmåls kommun
74. Askersunds kommun
75. Örebro kommun
76. Leksands kommun
77. Orsa kommun

78. Gävle kommun
79. Sundsvalls kommun
80. Strömsunds kommun
81. Östersunds kommun
82. Skellefteå kommun
83. Storumans kommun
84. Arjeplogs kommun
85. Kiruna kommun
86. Luleå kommun
87. Sveriges kommuner och landsting (SKL)
88. Svenska Naturskyddsföreningen
89. Svenskt Näringsliv
90. Tjänstemännens Centralorganisation (TCO)
91. Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO)
92. Landsorganisationen i Sverige (LO)
93. Näringslivets Regelnämnd (NNR)
94. Sveriges Redareförening
95. Avfall Sverige
96. Båthistoriska Riksförbundet
97. E-delegationen
98. Greenpeace
99. Håll Sverige Rent
100. Kungliga motorbåtsklubben
101. Skärgårdsstiftelsen
102. Svenska Båtunionen
103. Svenska Kryssarklubben
104. Svenskt Marintekniskt Forum
105. Sveriges hamnar
106. SWEBOAT
107. Världsnaturfonden (WWF)
108. Västkuststiftelsen
109. Återvinningsindustrierna

Remissvaren ska ha kommit in till Miljödepartementet **senast den 30 september 2012**. Svaren bör lämnas både på papper och skickas per e-post (i Word-format) till [registrator@environment.ministry.se](mailto:registrator@environment.ministry.se) och med en kopia till [johan.fallenius@environment.ministry.se](mailto:johan.fallenius@environment.ministry.se).

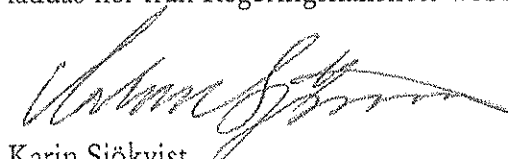
I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller rekommendationerna i promemorian. En fråga att särskilt beakta är om det föreslagna regelverket är nödvändigt eller om den funktion som regelverket är avsett att fylla på ett tillfredsställande sätt redan täcks av befintliga bestämmelser.

**Myndigheter under regeringen** är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker

det att svaret ger besked om detta. För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Johan Fallenius svarar på eventuella frågor under remisstiden, tel. 08-405 13 49, e-postadress [johan.fallenius@environment.ministry.se](mailto:johan.fallenius@environment.ministry.se).

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria *Svara på remiss – hur och varför* (SB PM 2003:2). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).



Karin Sjökvist  
Kansliråd

## 1 Sammanfattning

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 om det behövs för att skydda människors hälsa och miljön, 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 underrätta 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.

I promemorian föreslås även att äganderätten till båten kan övergå till staten eller kommunen om inte båten hämtas ut inom viss tid.

I promemorian görs även bedömningen att frågan om producentansvar för uttjänta båtar bör utredas vidare och att ett nytt båtregister inte bör införas.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 mars 2013.

## Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	1
2	Författningsförslag.....	3
2.1	Förslag till lag om flyttning av båtar i vissa fall.....	3
3	Ärendet och dess beredning.....	6
4	Flyttning av båtar och skrotbåtar.....	6
4.1	Bakgrund.....	6
4.2	Producentansvar för uttjänta båtar.....	7
4.3	Båtregister.....	9
4.4	Flyttning av båtar och skrotbåtar.....	9
4.4.1	Gällande rätt.....	9
4.4.2	Båtar som avfall.....	12
4.4.3	En ny lag om flyttning av båtar i vissa fall.....	12
4.4.4	Bemyndigande att meddela föreskrifter om flyttning.....	15
4.4.5	Definitioner.....	17
4.4.6	Lagens geografiska tillämpningsområde.....	19
4.4.7	Ägaransvaret.....	20
4.4.8	Tillbehör till en båt.....	21
4.4.9	Skyldigheter i samband med flyttning av en båt.....	21
4.4.10	Underrättelse om flyttning.....	22
4.4.11	Äganderättsövergång.....	23
4.4.12	Beräkning av ersättning för flyttning.....	25
4.4.13	Rätt att innehålla båten.....	26
4.4.14	Överklagande.....	26
5	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser.....	27
6	Konsekvenser.....	27
7	Författningskommentarer.....	28
7.1	Förslag till lag om flyttning av båtar i vissa fall.....	28
Bilaga 1	Lagförslagen i Naturvårdsverkets rapport Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar.....	37



## 2 Författningsförslag

### 2.1 Förslag till lag om flyttning av båtar i vissa fall

Härigenom föreskrivs följande.

#### Definitioner

1 § Med *båt* avses i denna lag en farkost som

1. är avsedd att användas till transport på vattnet,
  2. har ett skrov som är kortare än tolv meter och smalare än fyra meter,
- och

3. inte ska registreras i fartygsregistret enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

2 § Med *skrotbåt* avses i denna lag en båt som med hänsyn till sitt skick, den tid som den har legat eller varit uppställd på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergiven och som uppenbarligen har ringa eller inget värde.

#### Lagens tillämpning

3 § Det som sägs om en båts ägare i denna lag ska gälla innehavaren, när båten innehåses

1. på grund av kreditköp med återtagandeförbehåll, eller
2. med nyttjanderätt med bestämd tid om minst ett år.

4 § Om ägaren av en båt är en fysisk person som inte har fyllt 18 år, ska det som sägs i lagen om båtens ägare gälla den personens förmyndare.

5 § I fråga om övergivna båtar ska det som sägs om ägaren i denna lag gälla den senaste ägaren.

6 § Vid tillämpningen av denna lag ska tillbehör till en båt anses vara en del av båten.

7 § Det som sägs om en fastighetsägare i denna lag ska även gälla den som på grund av avtal har nyttjanderätt till fastigheten.

8 § Lagen ska inte tillämpas på båtar som omfattas av lagen (1988:950) om kulturminnen m.m.

#### Beslut om att en båt ska flyttas

9 § Regeringen får meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta en båt för att

1. skydda människors hälsa och miljön,

2. undvika materiella skador, eller
3. upprätthålla ordningen till sjöss eller på land.

**10 §** Regeringen får meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta en båt, om

1. fastighetsägaren begär det, och
2. båten har legat eller varit uppställd på fastigheten under minst
  - a) en månad från det att fastighetsägaren uppmanat båtens ägare att flytta båten, eller
  - b) två månader från det att fastighetsägaren påbörjat försök att nå båtens ägare.

**11 §** Om ett beslut att flytta en båt avser en skrotbåt, ska detta anges i beslutet.

#### **Skyldigheter i samband med flyttning av en båt**

**12 §** Den myndighet eller kommun som enligt denna lag flyttar en båt som inte är en skrotbåt ska se till att båten efter flytten

1. läggs eller ställs upp så nära den plats där båten anträffades att den lätt kan återfinnas, eller
2. förvaras på en ändamålsenlig uppställningsplats som är avsedd för sådana flyttade båtar.

**13 §** Den myndighet eller kommun som enligt denna lag flyttar en båt som inte är en skrotbåt ska vidta de åtgärder som behövs för att båten inte ska skadas i onödan vid flyttningen.

Den myndighet eller kommun som förvarar en båt på en sådan uppställningsplats som avses i 12 § 2 ska vidta de åtgärder som behövs för att båten inte ska användas av någon obehörig eller skadas i onödan under förvaringen.

#### **Underrättelser om flyttningsbeslut**

**14 §** Den som enligt denna lag beslutar att en båt ska flyttas ska så snart som möjligt underrätta båtens ägare om detta.

Om beslutet avser en båt som innehas med en nyttjanderätt som avses i 3 § 2, ska även den som har upplåtit nyttjanderätten underrättas.

Om de som ska underrättas är kända och båten ska flyttas till en uppställningsplats som avses i 12 § 2, ska underrättelsen ske genom delgivning.

**15 §** Om en båt har flyttats till en uppställningsplats som avses i 12 § 2, och någon av de personer som ska underrättas enligt 14 § inte har kunnat nås eller är okänd ska den verkställande myndigheten anslå en underrättelse om flyttningen i myndighetens lokal.

**16 §** En underrättelse enligt 14 eller 15 § ska innehålla en uppmaning att hämta båten inom en viss angiven tid och en upplysning om att äganderätten till båten annars kan gå förlorad.

### **Övergång av äganderätten till en flyttad båt**

17 § En skrotbåt som har flyttats enligt denna lag tillfaller omedelbart kommunen, om en kommunal myndighet har beslutat om flytten, och annars staten.

18 § En båt som inte är en skrotbåt och som enligt denna lag har flyttats till en uppställningsplats som avses i 12 § 2 ska tillfalla kommunen, om en kommun har beslutat om flyttningen, och annars staten, när

1. en månad har förflutit från det att delgivning av underrättelsen enligt 14 § har skett och båten inte har hämtats ut,
2. sex månader har förflutit från det att underrättelsen enligt 15 § har anslagits och båten inte har hämtats ut, eller
3. ägaren annars får anses ha gett upp sin rätt till båten.

19 § Om äganderätten har övergått enligt 17 eller 18 §, och båten där efter 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.

### **Kostnaderna för en flyttning**

20 § 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. Detta gäller dock inte om det görs sannolikt att ägaren förlorat båten genom brott.

21 § Regeringen får meddela föreskrifter om ytterligare undantag från ersättningskyldighet enligt denna lag.

22 § Kostnader som inte tas ut av ägaren enligt 20 § ska bäras av kommunen, om en kommun har beslutat om flyttningen, och annars av staten. Vid flyttning enligt 10 § ska kostnaden i stället bäras av den som har begärt flyttningen.

23 § Vid beräkningen av ersättningen enligt 20 § ska båtens värde dras av från kostnaderna, om äganderätten har övergått enligt 17 eller 18 §.

24 § En båt som förvaras på en sådan uppställningsplats som avses i 12 § 2 behöver inte lämnas ut förrän kostnaderna enligt 20 § har betalats.

### **Överklagande**

25 § Beslut om flyttning av båtar enligt denna får inte överklagas.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2013.

### 3 Ärendet och dess beredning

Regeringen gav den 1 november 2007 Statskontoret i uppdrag att utreda och lämna förslag till vem som bör ha rätt eller skyldighet att omhänderta, sanera och flytta skeppsvrak och ägarlösa båtar. Statskontoret överlämnade rapporten Vrak och ägarlösa båtar (2008:6) till Regeringskansliet den 27 maj 2008 (Regeringskansliets dnr M2008/2286/Kk). Rapporten har remissbehandlats. Regeringen gav därefter i regleringsbrevet för 2010 Naturvårdsverket i uppdrag att ge förslag på hur ett system för omhändertagande av små fartyg, från fritidsbåtar till små skutor, skulle kunna utformas samt, med utgångspunkt från Statskontorets rapport, föreslå ett system för att spåra ägare, forsla bort och eventuellt skrota övergivna och nedskräpande fritidsbåtar.

Genom beslut om ändring i regleringsbrevet för 2010 beslutade regeringen den 24 mars 2011 att även uppdra åt Naturvårdsverket att, i samverkan med Transportstyrelsen, lämna förslag till hur ett producentansvar kan utformas inom EU för sådana båtar som definieras som fritidsbåtar enligt rådets direktiv 2003/44/EG av den 16 juni 2003 om ändring av direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar<sup>1</sup>.

Den 29 juni 2011 överlämnade Naturvårdsverket rapporten Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar till Regeringskansliet. Rapportens lagförslag återges i *bilaga 1*. Rapporten har remissbehandlats. En sammanställning över remissyttrandena finns tillgänglig i Miljödepartementet (Regeringskansliets dnr M2011/2439/Ke).

I denna promemoria behandlas ett förslag till ny lag om flyttning av båtar i vissa fall. Förslaget innebär att även andra farkoster än skrotbåtar ska omfattas av tillämpningsområdet. Det innebär en utvidgning jämfört med Naturvårdsverkets rapport. Förslaget innebär även att regelverket endast tillämpas på mindre fritidsbåtar.

### 4 Flyttning av båtar och skrotbåtar

#### 4.1 Bakgrund

De situationer som kan föranleda ett behov av att flytta båtar, inklusive skrotbåtar, är olika, men den främsta anledningen torde vara att de skräpar ner. Nedskräpningen utgörs enligt Statskontorets rapport Vrak och ägarlösa båtar framför allt av mindre fartyg, från rena fritidsbåtar upp till skutor och pråmar. Det saknas heltäckande kunskap om hur stort problemet är. Utifrån telefonintervjuer som Naturvårdsverket gjorde med 53 utvalda kommuner år 2010 framkom att problemet i nuläget inte är allvarligt. Fritidsbåtar har en mycket lång livslängd och det finns välskötta fri-

<sup>1</sup> EUT L 214, 26.8.2003, s. 18 (Celex 32003L044).

tidsbåtar som är mycket gamla. Med tiden kommer dock sannolikt problemet att tillta.

Transportstyrelsen genomförde år 2010 en undersökning om fritidsbåtar och hur de används<sup>2</sup>. Enligt undersökningen äger svenska hushåll totalt cirka 943 000 båtar, varav cirka 881 000 är i sjödugligt skick. Drygt åtta av tio båtar (81,6 procent) är byggda i plast. 6 procent av båtarna är byggda i trä medan 3,5 procent är gjorda av aluminium. Nästan sex av tio (58,9 procent) båtar är kortare än fem meter. Knappt tre av tio (28,7 procent) är mellan sex och tio meter långa, medan 2,5 procent är mellan elva och femton meter. Ungefär 10 procent är osäkra på hur lång deras båt är. Nästan var sjätte båt (16,5 procent) är byggd 2001 eller senare. Mer än var fjärde båt (25,7 procent) är dock byggd tidigare än 1980. Ungefär 32 procent är osäkra på båtens byggår.

Allt eftersom fritidsbåtarna blir äldre och i sämre skick finns en risk att dessa överges i naturen eller på annat sätt skräpar ner eller på olika sätt utgör en risk i offentliga miljöer.

På regeringens uppdrag har Naturvårdsverket lämnat förslag på hur problemen med nedskräpande och uttjänta båtar kan begränsas i framtiden. Förslaget behandlar ett system för producentansvar för fritidsbåtar där tre alternativ beskrivs. Förslaget tar även upp möjligheten för en kommun att ta hand om övergivna nedskräpande fritidsbåtar. Till båda dessa förslag föreslås att ett register för fritidsbåtar knyts, för att möjliggöra spårbarhet.

#### 4.2 Producentansvar för uttjänta båtar

**Promemorians bedömning:** Frågan om att införa producentansvar för uttjänta båtar bör utredas ytterligare.

**Rapportens förslag** överensstämmer inte med promemorians bedömning. I rapporten föreslås att ett system med utökat producentansvar för uttjänta båtar införs och att detta finansieras med en återvinningsfond, som byggs upp genom att ett fastställt belopp tas ut per såld båt.

**Remissinstanserna:** Flertalet av de remissinstanser som har tagit ställning till frågan om att införa ett producentansvar för båtar har ställt sig positiva till detta. Några remissinstanser har dock starkt ifrågasätter retroaktiviteten i de förslag som har lagts fram.

**Skälen för promemorians bedömning:** Producentansvar finns i dag för ett antal produkter, t.ex. bilar, förpackningar och elektronikprodukter. Syftet är bl.a. att se till att insamlingssystem som tar hand om avfallet från produkterna etableras, att se till att avfallet tas om hand på ett miljömässigt godtagbart sätt och att öka återvinningsgraden avseende dessa produkter. Av samma skäl kan det vara befogat att införa ett producentansvar för fritidsbåtar. En svårighet i sammanhanget är att kunna hantera den långa livslängden för båtar och att det redan i dag finns ett mycket stort antal båtar som kommer att bli avfall i framtiden. Naturvårdsverket

<sup>2</sup> Båtlivsundersökningen 2010 – en undersökning om svenska fritidsbåtar och hur de används, Transportstyrelsen.

har i sitt uppdrag redovisat olika modeller för att hantera dessa svårigheter. Några författningsförslag lämnas dock inte.

Naturvårdsverket föreslår att det är de som sätter båtar på marknaden, dvs. producenterna, som ska stå för kostnaden att omhänderta de båtar som skrotas. Naturvårdsverket föreslår tre alternativa modeller för hur en sådan finansiering skulle kunna se ut.

**Alternativ 1 – Förfinansiering av nysålda båtar och ”pay-as-you-go” för det historiska avfallet:** Kostnaden för nysålda båtar, dvs. båtar som säljs efter att producentansvaret införs, finansieras genom att en avgift tas ut av producenterna vid försäljningen. Den största delen av avgiften öronmärks sedan för återvinning av den sålda båten. Producenterna kan själva välja om detta ska ske genom spärrade konton, en återvinningsförsäkring eller genom någon annan lösning. Modellen förutsätter en märkning av båten samt att återvinningsintyg utfärdas och rapporteras. En del av avgiften kommer att användas till eventuella administrations- och registerkostnader.

Kostnaden för återvinningen av båtar som har sålts innan producentansvaret införs, dvs. det historiska avfallet, finansieras löpande av producenterna i förhållande till deras marknadsandel (pay-as-you-go). Som ett alternativ föreslås att bygga upp en skrotningsfond dit producenterna avsätter återvinningspremier. Även här föreslås beloppet motsvara producenternas marknadsandel. Fonden skulle kunna byggas upp under en tioårstid enligt förslaget.

**Alternativ 2 – ”Pay-as-you-go”:** En avgift tas ut vid försäljningen av nya båtar för att finansiera den löpande skrotningskostnaden för det historiska avfallet och för att finansiera återvinningen av de nysålda båtarna i framtiden. Inga öronmärkta avsättningar görs således för återvinningen av nysålda båtar som i alternativ 1, utan de hanteras på samma sätt som det historiska avfallet när de blir uttjänta. Som ett alternativ föreslås att metoden kan kombineras med en fondlösning.

**Alternativ 3 – Återvinningsfond:** En återvinningsfond byggs upp i branschen där ett fastställt belopp tas ut per nyförsåld båt. Ur fonden tas löpande medel för att bekosta all återvinning av båtar. Man skiljer således inte på båtar som satts på marknaden innan respektive efter att producentansvaret införts. Fonden byggs upp till lämplig storlek under en viss tid för att sedan löpande finansiera återvinningen. Fondens storlek kan relateras till den förväntade livslängden för en fritidsbåt och innehålla en buffert för ett visst antal års återvinning. Buffertens storlek kan enligt förslaget justeras över tiden för att motsvara återvinningskostnaden för ett lämpligt antal år.

Flertalet av de remissinstanser som har tagit ställning till frågan om att införa ett producentansvar för båtar har ställt sig positiva till detta. Några remissinstanser har dock starkt ifrågasätter retroaktiviteten i de förslag som har lagts fram. Miljödepartementet anser att det i nuläget saknas tillräckligt beslutsunderlag för att lägga fram ett förslag och att frågan därför bör utredas ytterligare.

## 4.3 Båtregister

**Promemorians bedömning:** Ett nytt fritidsbåtsregister bör inte införas.

**Rapportens förslag** överensstämmer inte med promemorians bedömning. I rapporten föreslår att ett nytt båtregister införs.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser har tillstyrkt förslaget att upprätta ett nytt fritidsbåtsregister, däribland *Havs- och vattenmyndigheten*, *Havsmiljöinstitutet*, *Miljööverdomstolen*, *Svea Hovrätt*, *Rikspolisstyrelsen*, *Transportstyrelsen*, *Sjöfartsverket* samt flera länsstyrelser. *Sjöfartsverket* anser dock att en kostnads-/nyttoanalys bör genomföras för att få en fullständig och saklig bild över nyttan med ett sådant register. Ett antal remissinstanser, bl.a. *Stockholms stad*, *Svenska kryssarklubben*, *Sweboat* och *Orust kommun* har anfört att nyttan inte står i relation till de kostnader som uppstår. De anser vidare att det inte är troligt att den som med uppsåt lämnar ett vrak kommer låta registreringsuppgifterna sitta kvar på båten. *Åklagarmyndigheten* har anfört att det har visat sig att befintliga register används på ett sätt som är direkt integritetskränkande och ofta i kriminella sammanhang. Om ett fritidsbåtsregister införs bör man därför noga överväga vem som ska ha tillgång till registeruppgifterna.

**Skälen för promemorians bedömning:** Naturvårdsverket har i sin rapport föreslagit att ett fritidsbåtsregister återinförs i syfte att kunna spåra båtarnas ägare. Ett sådant register skulle kunna kopplas till frågan om producentansvar och underlätta identifiering av övergivna båtar.

Senast regeringen uttalade sig i frågan om ett båtregister var i budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1, s. 49). Regeringen ansåg här att det inte är klarlagt att kostnaderna med införandet och upprätthållandet av ett register överväger nyttan med det. Mot denna bakgrund ansåg regeringen att det för närvarande inte är motiverat med ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister. Miljödepartementet anser att de skäl som framförs i ovan angivna proposition fortfarande är giltiga och anser av den anledningen att ett nytt fritidsbåtsregister inte bör införas.

## 4.4 Flyttning av båtar och skrotbåtar

### 4.4.1 Gällande rätt

Gällande regelverk ger staten och kommunerna vissa möjligheter att flytta båtar och skrotbåtar utan ägarens medgivande. Bestämmelserna är till vissa delar överlappande och tillämpas i dessa fall parallellt.

### Miljöbalken

Enligt 15 kap. 30 § är det 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 den berörda tillsynsmyndigheten rätt att meddela de förelägganden och förbud som behövs för att balken ska ef-

terlevas. 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.

#### **Lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd och lagen (1938:121) om hittegodts**

I den s.k. fyndlagstiftningen finns bestämmelser om hur upphittade föremål ska hanteras av upphittaren. Enligt lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd är den som bärgar ett övergivet fartyg eller skeppsvrak, eller redskap eller gods som hör till fartyg, oavsett om det tas upp från botten eller anträffas flytande på vattnet eller uppdrivet på stranden, skyldig att anmäla fyndet hos en polismyndighet, tjänsteman vid kustbevakningen eller tulltjänsteman. Det som har bärgats ska lämnas till polismyndigheten på den ort dit bärgaren först anländer. Lagens tillämpningsområde är avgränsat till bärgning i saltsjön inom svensk skärgård eller vid svensk kust eller i rikets segelbara insjöar, floder eller kanaler.

En polismyndighet som har underrättats om bärgning ska besiktiga fyndet och därefter kungöra bärgningen. Kungörelsen ska innehålla föreläggande för ägaren till det bärgade godset att anmäla sig hos polismyndigheten inom 90 dagar från kungörelsen eller inom den längre tid från kungörandet, dock högst ett år, som rikspolisstyrelsen bestämmer i det särskilda fallet. Om ägaren inte anmäler sig, tillfaller fyndet bärgaren mot ersättning för de kostnader som har uppkommit för kungörandet och vården av fyndet. Lagen reglerar inte den situationen att varken ägaren eller bärgaren gör anspråk på fyndet.

Enligt lagen (1938:121) om hittegodts ska den som hittar något utan oskäligt dröjsmål anmäla fyndet hos polismyndighet eller till ägaren, om ägaren är känd. Hittogodset får lämnas in till polismyndigheten om upphittaren så vill. Polismyndigheten kan också omhänderta godset om det är påkallat i det enskilda fallet. Ägaren får tillbaka godset mot betalning av de skäligena kostnader som polismyndigheten eller upphittaren har haft. Om ägare till hittogodset inte känd inom tre månader från det fyndet anmäldes hos polismyndighet, eller hämtar ägaren hittogodset inte inom en månad från det han av polismyndighet underrättats om fyndet, eller om ägaren annars kan anses ha uppgett sin rätt, så tillfaller hittogodset upphittaren. Upphittaren måste dock ersätta polismyndighetens kostnader med anledning av fyndet. Om upphittaren inte gör anspråk på godset, eller inte betalar polismyndighetens kostnader, så tillfaller godset staten.

#### **Lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn**

Denna lag ger en hamninnehavare rätt att flytta en båt i allmän hamn om båten hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter. Innan en båt kan flyttas med stöd av lagen måste ägaren underrättas. En sådan underrättelse ska delges den som den riktar sig till. I brådskande fall får dock båten flyttas utan en så-



dan underrättelse, men ägaren ska då så snart som möjligt underrättas om flyttningen. Om ägaren eller redaren är okänd kan kungörelsedelgivning enligt delgivningslagen (2010:1932) användas.

En ägare eller redare som har delgetts underrättelse är skyldig att ersätta kostnader som hamninnehavaren har haft för fartygets flyttning och fortsatta förvaring samt för underrättelsen. Detta gäller dock inte om fartyget har frånhänts ägaren genom brott. Hamninnehavaren har rätt att innehålla båten som säkerhet för sin fordran på ersättning för kostnaderna i samband med flyttning. Om kostnaderna inte betalas, och fordran inte bestrids, får båten säljas när tre månader har gått från det att flyttningen gjordes. Ett eventuellt överskott från försäljningen, efter att hamninnehavarens fordran är täckt, ska betalas ut till båtens ägare.

#### **Lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning**

Lagen ger fastighetsägare en möjlighet att begära handräckning hos kronofogden i vissa fall. Vanlig handräckning kan t.ex. utnyttjas av en båtklubb eller marina där en båt finns upplagd, men där ägaren har förlorat rätten att använda uppläggningsplatsen eftersom de avtalade avgifterna inte har betalats. Särskild handräckning kan bli aktuell dels när båtägaren inte har haft någon rätt till den plats där båten är upplagd, dels i brådskande fall när interimistiska åtgärder begärs. Om kronofogdemyndigheten tar upp ansökningen, ska svaranden föreläggas att yttra sig till myndigheten inom viss tid från det att ansökningen delgavs honom. Tiden får inte utan särskilda skäl bestämmas till mer än två veckor. Verkställighet sker av kronofogden enligt utsökningsbalken.

#### **Lagen (1998:814) med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning**

Enligt lagen är kommunen skyldig att återställa en plats utomhus där allmänheten får färdas fritt och som inte utgörs av gata, torg, park eller annan allmän plats som är redovisad i detaljplan, om platsen har skräpats ner eller annars osnyggats. Dessa bestämmelser ska emellertid inte tillämpas, om skyldigheten ska fullgöras av någon annan enligt lag eller annan författning eller särskilda föreskrifter.

#### **Förordningen (2011:658) om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske**

Förordningen ger Sjöfartsverket rätt att besluta om att avlägsna fartyg eller ett annat större föremål som har sjunkit i allmän farled, om fartyget eller föremålet medför hinder eller fara för sjöfarten och den berörda befälhavaren, ägaren eller redaren inte omedelbart ser till att fartyget eller föremålet avlägsnas. Förordningen gäller inte om området där fartyget eller föremålet har sjunkit står under en särskild myndighets tillsyn. Förordningen omfattar således inte flytande fartyg eller fartyg som har sjunkit utanför allmän farled, även om dessa skulle utgöra hinder eller fara för sjöfarten.

#### 4.4.2 Båtar som avfall

Enligt 15 kap. 1 § miljöbalken blir ett föremål eller ämne avfall när innehavaren gör sig av med det, har för avsikt att göra sig av med det eller är skyldig att göra sig av med det, dvs. om innehavaren har ett kvittblivningsintresse. Båtar som är övergivna, t.ex. genom att de har lämnats i naturen, bör anses vara avfall i och med att den senaste innehavaren har gjort sig av med den.

Även båtar som inte är övergivna kan utgöra avfall, t.ex. om ägaren har för avsikt att göra sig av med båten eller är skyldig att göra det.

En fullt funktionsduglig båt kan således vara avfall samtidigt som en förfallen båt inte behöver vara det. En bedömning får göras i det enskilda fallet utifrån definitionen av avfall i 15 kap. 1 § miljöbalken.

Det är innehavaren av avfallet som enligt 15 kap. 5 a § miljöbalken är ansvarig för att hantera det på ett hälso- och miljömässigt godtagbart sätt. Att ställa en båt som skräpar ner på en plats som allmänheten har tillträde till eller har insyn till är inte tillåtet enligt 15 kap. 30 § miljöbalken. Bestämmelsen är straffsanktionerad enligt 29 kap. 7 § miljöbalken. Det är i detta sammanhang värt att notera att förbudet mot nedskräpning gäller såväl på egen som på annans fastighet. Det är också värt att notera att innehavaren inte alltid är densamma som ägaren utan avser den som föremålet eller ämnet i sin besittning. Om en båt har hyrts ut och hyrestagaren lämnar den i naturen, dvs. gör sig av med den, är det hyrestagaren och inte ägaren som ska ställas till svars för nedskräpning.

#### 4.4.3 En ny lag om flyttning av båtar i vissa fall

**Promemorians förslag:** En ny lag om flyttning av båtar i vissa fall införs.

Lagen ska inte tillämpas på båtar som omfattas av lagen (1988:950) om kulturminnen.

**Rapportens förslag** överensstämmer delvis med promemorians. Rapporten innehåller förslag om flyttning av fartygsvrak, vilket motsvarar flyttning av skrotbåtar i promemorians förslag.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser stödjer förslaget. *Båt-historiska Riksförbundet* har dock anfört att befintliga regelverk redan kan hantera de situationer som är aktuella i förslaget. *Stockholms kommun* har anfört att bestämmelserna inte lämpligen hör hemma i trafikförfattningarna, eftersom det i övrigt görs en författningsmässig distinktion mellan trafik och sjöfart. *Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolen* har bedömt att det finns starka skäl att förutse att rekvisitet "uppenbarligen har ringa eller inget värde" avseende fartygsvrak kommer att innebära att lagen inte blir praktiskt tillämpbar eftersom övergivna båtar i de flesta fall kommer att betinga ett mer än ringa värde.

**Skälen för promemorians förslag:** Båtar som överges eller på annat sätt placeras olämpligt kan ge upphov till problem, t.ex. genom att de skräpar ner. Även situationer som inte utgör nedskräpning i miljöbalkens bemärkelse, men som kan ses som nedskräpningsliknande, kan uppstå. Det kan t.ex. röra sig om en båt som utgör en olycksfallsrisk eller riskerar att åstadkomma materiella skador. Det kan även röra sig om en båt som

utgör en risk för miljön. I samtliga fall som nämns ovan kan det finnas ett befogat intresse för en myndighet eller kommun att flytta båten

Som framgår av redogörelsen av gällande rätt i avsnitt 4.4.1. täcks inte alla de situationer där en flyttning av en båt kan vara befogad av befintliga bestämmelser. Befintliga bestämmelser kräver ofta att ägaren till båten är känd, exempelvis miljöbalkens regler om verkställighet av förelägganden och bestämmelserna om särskild handräckning. Ett annat exempel är att Justitiekanslern<sup>3</sup> har konstaterat att sjöfyndslagen inte reglerar situationer där varken ägaren eller bärgaren gör anspråk på fyndet. De flesta befintliga regelverk omfattar också bara båtar som är övergivna. Vilken befogenhet som staten eller en kommun har att flytta en båt som inte är övergiven är i flera fall osäkert. Befintliga bestämmelser om flyttning av båtar är dessutom svåröverskådliga eftersom det återfinns i ett stort antal olika författningar. Det kan dels leda till en osäkerhet för de tillämpande myndigheterna om rättsläget, dels göra det svårt för den enskilde att ta reda på sina rättigheter och skyldigheter om en flyttning av en båt aktualiseras.

Miljödepartementet anser därför att det finns ett behov av kompletterande lagstiftning som ger staten eller en kommun en tydlig befogenhet att flytta en båt i de fall där detta kan anses nödvändigt. En ny lag bör även fastställa tillfredsställande och enhetliga rutiner för hur flyttningen ska ske och vilka åtgärder som ska vidtas för skrotbåtar respektive andra båtar innan äganderätten kan övergå till staten eller en kommun. En jämförelse kan göras med lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall som ger statliga och kommunala myndigheter rätt att under särskilda omständigheter flytta ett fordon utan ägarens medgivande. Det kan t.ex. vara ett fordon som behöver flyttas för att upprätthålla ordningen och säkerheten i trafiken eller som behöver flyttas av naturvårdsskäl. Motsvarande möjligheter bör enligt Miljödepartementet finnas även för båtar. Miljödepartementet delar Stockholms kommuns åsikt att nya bestämmelser om flyttning av båtar ur ett systematiskt perspektiv inte passar in i den trafikrättsliga regleringen. Departementet föreslår därför att en ny lag om flyttning av båtar i vissa fall införs och att lagen bör tillämpas parallellt med befintliga regelverk.

Flyttning av en båt bör kunna aktualiseras för tre kategorier av båtar. Den första kategorin är skrotbåtar. Skrotbåtar är enligt den föreslagna definitionen en båt som utifrån en samlad bedömning måste anses övergiven och som har ringa eller inget värde (se vidare avsnitt 4.4.6). Samtliga remissinstanser som har yttrat sig i frågan har tillstyrkt rapportens förslag att statliga och kommunala myndigheter ska ges ökade befogenheter att omhänderta skrotbåtar. Det måste i de flesta fall anses som mycket osannolikt att en båt som uppfyller kriterierna för att anses vara en skrotbåt kommer att bli omhändertagen av sin ägare. Det bör därför finnas en uttrycklig möjlighet för myndigheterna att flytta skrotbåten när den utgör en olägenhet.

Den andra kategorin utgörs av båtar som enligt en samlad bedömning måste anses övergivna, men som ändå bedöms ha ett värde som överstiger gränsen för att kunna klassas som skrotbåtar. En båt i tämligen hög

<sup>3</sup> Justitiekanslern (2004).

grad av förfall kan t.ex. fortfarande ha ett skrotvärde som är mer än ringa genom exempelvis metaller i båtens skrov eller genom att vara av intresse för båtentusiaster. Även dessa båtar bör omfattas av lagen eftersom de kan utgöra en lika stor olägenhet som skrotbåtar. Ytterligare ett skäl till att tillämpa lagen på dessa båtar är att det ökar lagens effektivitet. Som Vänersborgs tingsrätt har anfört kan rekvisitet "uppenbarligen har ringa eller inget värde" leda till svårigheter med den praktiska tillämpningen. Om lagen bara omfattar skrotbåtar finns således en risk att värderingsfrågan kommer att minska lagens effektivitet genom att allt för få båtar kommer att klassificeras som skrotbåtar av den ansvariga myndigheten och därför inte omhändertas.

Den tredje kategorin utgörs av båtar som inte är skrotbåtar och som inte heller är övergivna. Även här kan det under vissa omständigheter finnas ett befogat intresse för myndigheterna att flytta båten. Båten kan t.ex. utgöra en risk för allmän säkerhet genom att driva till sjöss eller störa ordningen genom att vara förtöjd på ett ställe där förtöjning är förbjuden eller vara upplagd på en plats där detta inte är tillåtet.

Sammantaget bör lagen omfatta samtliga tre kategorier av båtar, oavsett om de kan anses vara skrotbåtar eller inte. Särskilda regler bör dock finnas för hur båtar som inte är skrotbåtar ska hanteras med tanke på intresset av att värna det egendomsrättsliga skyddet. I prop. 1981/82:65 s. 6 anfördes angående flyttning av fordon att det "... är ett förhållandevis stort ingrepp mot den enskilde. Det kan kosta både tid och pengar att återfå fordonet och det bör därför bara få flyttas om starka skäl talar för det." Miljödepartementet anser att samma skäl gör sig gällande även för båtar. En båt som inte är en skrotbåt kan dessutom betinga ett relativt högt värde. För båtar som inte är skrotbåtar bör det därför ställas högre krav på att eftersöka ägaren och ägaren bör ha längre tid på sig att göra anspråk på båten innan äganderätten övergår till kommunen eller staten (se vidare avsnitt 4.4.10 och 4.4.11).

Om det skäligen kan antas att en övergiven båt kan ha betydelse för utredning av brott eller är avhänt ägaren genom brott eller förverkat på grund av brott bör i stället bestämmelserna om beslag i 27 kap. rättegångsbalken tillämpas.

Lagens tillämpningsområde bör inte inkludera båtar som omfattas av lagen (1988:950) om kulturminnen m.m. Syftet med den lagen är att skydda och vårda vår kulturmiljö. Detta syfte kan motverkas om den föreslagna lagen omfattar även dessa båtar.

#### 4.4.4 Bemyndigande att meddela föreskrifter om flyttning

**Promemorians förslag:** Regeringen får meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta båtar för att skydda människors hälsa och miljön, för att undvika materiella skador samt för att upprätthålla ordningen till sjöss och på land.

Regeringen får även meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta en båt på en fastighetsägares begäran om båten har legat eller varit uppställd på fastigheten under minst en månad i följd efter det att fastighetsägaren underrättat ägaren till båten om att den inte får vara uppställd på platsen eller, om båtens ägare inte kan nås, om båten har varit uppställd på fastigheten under minst två månader i följd efter det att fastighetsägaren påbörjat försök att underrätta båtens ägare.

Med fastighetsägare likställs den som genom avtal innehar fastighet med nyttjanderätt.

I beslut om flyttning ska anges om båten är att anse som en skrotbåt.

**Rapportens förslag** överensstämmer delvis med promemorians förslag. I rapporten föreslås att bemyndigandet ska omfatta flyttning av fartyg när det behövs för ordningen till sjöss eller av naturvårdsskäl. I rapporten har inte lämnats något förslag som motsvarar denna promemorias förslag om en möjlighet för regeringen att meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att under vissa omständigheter flytta en båt på en fastighetsägares begäran.

**Remissinstanserna:** *Sjöfartsverket* har tillstyrkt införandet av ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om en rätt för statlig eller kommunal myndighet att flytta fartyg när det behövs för ordningen och säkerhet till sjöss eller av naturvårdsskäl. Övriga remissinstanser har inte haft något att invända mot förslaget. *SWEBOAT* och *Orust kommun* har anfört att privata markägare bör få samma rättigheter som kommuner att på sin mark avlägsna nedskräpande och uppenbarligen övergivna båtvrak.

**Skälen för promemorians förslag:** Med tanke på det intrång i egendomsrätten som en flyttning av en båt utan ägarens medgivande innebär bör dock en reglering om i vilka fall som en båt får flyttas vara förhållandevis detaljerad. Miljödepartementet anser därför att det i den nya lagen bör införas ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta en båt för vissa specifika syften. Dessa syften bör vara att skydda människors hälsa och miljön, undvika av materiella skador samt upprätthålla ordningen till sjöss och på land.

Föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta en båt bör även i vissa fall få meddelas för de fall då en fastighetsägare begär en sådan flyttning. Om en båt olovligen lämnas på en fastighet riskerar fastighetsägaren att göra sig skyldig till brott genom att själv flytta den. Idag finns inte heller någon uttrycklig möjlighet för fastighetsägaren att be myndigheterna om hjälp att avlägsna båten. För att underlätta för fastighetsägaren bör en sådan möjlighet införas i den föreslagna lagen.

Den som innehar en fastighet med nyttjanderätt genom avtal kan ha samma intresse som fastighetsägaren att flytta en båt från fastigheten. Ett arrende kan t.ex. löpa över mycket lång tid. Sådana nyttjanderättsinnehavare bör därför ges samma möjlighet som fastighetsägaren att be den behöriga myndigheten om hjälp att flytta båtar som olovligen har ställts upp på fastigheten.

Föreskrifterna bör ge en fastighetsägare en möjlighet att begära flyttning av en båt om båten olovligen har legat eller varit uppställd på fastigheten under viss angiven tid. Tidsfristen innan ett beslut kan fattas bör vara relativt kort i de fall båtens ägare har nåtts av en uppmaning att flytta den. En skäligen tidsfrist för båtägaren bedöms vara en månad från att båtägaren fick uppmaningen att flytta båten. Om fastighetsägaren inte har kunnat nå båtens ägare bör dock en längre tidsfrist tillämpas. I lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall är motsvarande tidsfrist för flyttning av ett registrerat fordon en månad från det att fastighetsägaren påbörjade försöken att underrätta fordonsägaren. Eftersom något båtregister inte finns kan man förutse att det bli svårare att lokalisera en båtägare vilket gör att en längre tidsfrist är befogad. Miljödepartementet föreslår därför att ett beslut om att flytta en båt får fattas två månader från det att fastighetsägaren påbörjat försök att nå båtens ägare. Det bör vara fastighetsägaren som ska kunna styrka när försöken att nå båtägaren inleddes. Detta bör exempelvis kunna göras genom kopia på ett daterat brev som har skickats till båtägarens adress i folkbokföringen eller genom kopia på samtalslistor som visar att fastighetsägaren har försökt nå båtens ägare via telefon.

I ett beslut om flyttning ska det anges om båten är att anse som en skrotbåt så att den som beslutet rör kan förutse vilka konsekvenser som beslutet kommer att få.

Föreskrifter om flyttning av en båt bör lägga fast en tydlig ansvarsfördelning mellan myndigheter och kommuner om hur beslut om flyttning av båtar ska fattas och verkställas liksom närmare bestämmelser om förvaring av flyttade båtar, rutiner för att eftersöka ägare samt ytterligare bestämmelser om hur ersättningen till staten eller en kommun ska bestämmas. För att underlätta för den enskilde bör det genom föreskrifter även regleras en skyldighet för den myndighet som regeringen bestämmer att föra ett sammanhållet register över de båtar som flyttas. Registret bör innehålla uppgifter som gör det möjligt att identifiera båten samt uppgift om var båten har flyttats. Om en annan myndighet än den registerhållande myndigheten eller en kommun fattar beslut om flyttning bör ett meddelande om detta genast skickas så att registret hålls uppdaterat.

En motsvarande bestämmelse finns i 2 § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

#### 4.4.5 Definitioner

**Promemorians förslag:** Med båt avses varje farkost som är avsedd att användas till transport på vattnet, har ett skrov som är kortare än tolv meter och smalare än fyra meter och som inte ska registreras i fartygsregistret i enlighet med lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

Med skrotbåt avses en båt som med hänsyn till sitt skick, den tid som den har legat på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergiven och som uppenbarligen har ringa eller inget värde.

**Rapportens förslag** överensstämmer delvis med promemorians. I rapporten används orden fartyg och fartygsvrak i förslagen och fartyg definieras på ett annat sätt än i promemorians förslag.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Stockholm* har anfört att begreppet fritidsbåt bl.a. definieras med en storleksmässig begränsning. I Naturvårdsverkets förslag till definition av fartyg saknas dock en sådan begränsning, vilket torde innebära att förslaget är vidare och mer omfattande än utredningsuppdraget avsett. *Kustbevakningen* har anfört att utredningsunderlaget är alltför begränsat och att frågorna kräver ytterligare utredning, åtminstone i fråga om större fartygsvrak. Förutsättningarna för borttagande av vrak varierar kraftigt från fall till fall, beroende på bl.a. fartygets storlek, geografisk position, ägarförhållanden, behov av räddningsinsatser, folkrättsliga begränsningar i Sveriges jurisdiktion m.m. Lagens tillämpningsområde bör därför avgränsas till fartyg med en längd av störst tolv meter och en bredd av störst fyra meter och som används för fritidsändamål. *Sjöfartsverket* har anfört att fartygets storlek inte ska ha någon betydelse för kommunernas befogenheter för omhändertagande. *Göteborgs kommun* har anfört att rätten till besittning bör förtydligas eftersom ett fartyg som ligger förtöjt vid kaj, oavsett skick, inte anses som övergivet enligt praxis. *Vänersborgs tingsrätt* har påpekat att ett av de föreslagna rekvisiten för att omfattas av bestämmelserna är att fartygsvraket uppenbarligen har ringa eller inget värde. Formuleringen är något vidare än den som gäller för nedskräpning i miljöbalken men bedömningen är ändå att det finns starka skäl att förutse att lagen med detta rekvisit inte kommer att bli praktisk tillämpbar eftersom värdet i de flesta fall kommer att betinga mer än ett ringa värde.

**Skälen för promemorians förslag:** Någon enhetlig definition av fartyg eller båt finns inte i svensk rätt. Syftet med respektive reglering har fått avgöra hur definitionen ska utformas. Av 1 kap. 2 och 3 §§ sjölagen (1994:1009) framkommer att ett fartyg vid tillämpning av lagen ska ha skrov och en styrinrättning. I praxis har man med styrinrättning avsett även en manuell styrinrättning som t.ex. en paddel. Pråmar som bogseras undantas därmed från sjölagens fartygsbegrepp. Sjölagen skiljer även på skepp och båtar. Skepp har ett skrov som är längre än tolv meter och bredare än fyra meter. Som båtar räknas övriga fartyg.

I sjötrafikförordningen (1986:300) används begreppet fartyg i vidare bemärkelse. I 1 § anges att med fartyg avses i förordningen varje farkost som används eller kan användas till transport på vattnet. En pråm utan styrinrättning är därför ett fartyg enligt definitionen. Som jämförelse kan även nämnas att Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/44/EG av

den 16 juni 2003 om ändring av direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar<sup>4</sup> definierar begreppet fritidsbåt som varje båt avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ och framdrivningssätt, med en skrovlängd på 2,5–24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder. I artikel 1.2 anges emellertid ett antal undantag som t.ex. tävlingsbåtar, kajaker och svävare.

Några remissinstanser har anfört att lagens tillämpningsområde bör begränsas till fartyg med en viss maximal storlek medan bl.a. Naturvårdsverket och Sjöfartsverket har anfört att definitionen av fartyg bör vara så vid som möjligt för att inte onödigt begränsa myndighetens eller kommunens befogenheter.

Vid valet av definitioner i lagen måste lagens syfte beaktas. Det främsta syftet med den föreslagna lagen är att ge myndigheter och kommuner ökade möjligheter att flytta sjögående farkoster från offentliga platser där de t.ex. skräpar ner. Det stora flertalet av de farkoster som i dag utgör ett sådant problem är mindre fritidsbåtar. Lagen bör därför omfatta båtar, och definitionen bör ansluta till den storleksbegränsning för båtar som anges i sjölagen. För att avgränsa tillämpningen till fritidsbåtar bör lagen inte tillämpas på farkoster som ska registreras i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

Med skrotbåt bör i lagen avses en båt som med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det har legat på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergiven och som uppenbarligen har ringa eller inget värde. Ordet vrak bör inte användas eftersom lagen i de här delarna är avsedd att omfatta mer än vad som normalt sätt anses vara ett vrak (se nedan angående definitionen av fartygsvrak i IMO:s internationella konvention om borttagning av fartygsvrak<sup>5</sup> (fartygsvrakskonventionen)). Ett sådant exempel är förfallna båtar som har övergetts på land.

Göteborgs kommun har i sitt remissvar anfört att rätten till besittning bör förtydligas eftersom ett fartyg som ligger förtöjt vid kaj, oavsett skick, inte anses som övergivet enligt praxis. Miljödepartementet anser att det är en samlad bedömning av omständigheterna som ska avgöra om en båt är övergiven för att lagen ska få avsedd verkan. Båtens skick och den tid som båten har legat på samma plats bör vara de viktigaste faktorerna vid denna bedömning. Omständigheter som långvarigt bristande underhåll eller långvarig förtöjning vid en plats där förtöjning inte är tillåten kan t.ex. vara faktorer som pekar i den riktningen.

Vänersborgs tingsrätt anser att det finns starka skäl att förutse att lagen inte kommer att bli praktiskt tillämpbar om definitionen hänvisar till att skrotbåtar uppenbarligen ska ha ringa eller inget värde. Med tanke på att promemorians förslag innebär att lagen ska tillämpas på både skrotbåtar och andra båtar bör dock detta tillämpningsproblem inte uppstå. En gränsdragningsproblematik kan däremot uppstå när myndigheterna ska avgöra om en båt har mer än ringa värde. Att ytterligare precisera vad uppenbarligen ringa eller inget värde innebär i monetära termer anser dock Miljödepartementet inte vara tillräckligt flexibelt och kommer dess-

<sup>4</sup> EUT L 214, 26.8.2003, s. 20 (Celex 32003L044).

<sup>5</sup> Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.



utom inte att lösa gränsdragningsfrågorna. Det kommer alltid att vara svårt att fastställa ett otvetydigt värde på en båt. Reglerna om skrotbåtar är dock avsedda att tillämpas restriktivt eftersom dessa regler innebär ett förenklat förfarande där skyddet för äganderätten är mer begränsat (se vidare avsnitt 4.4.11).

I sammanhanget bör även fartygsvrakskonventionen beaktas. Sverige har ännu inte ratificerat konventionen, men Miljödepartementet anser att det bör utredas om detta bör ske eller om regler som motsvarar de i konventionen ändå bör genomföras i svensk rätt. Konventionen är tillämplig på skeppsvrak där vrak i huvudsak definieras som ett sjunket eller strandat skepp och där skepp definieras som vattenfarkoster av alla typer, utan någon storleksbegränsning. Även om definitionen också omfattar mindre båtar kommer den praktiska tillämpning sannolikt framför allt att omfatta större fartyg. När beslut har fattats om nya bestämmelser ska införas i svensk rätt med anledning av konventionen bör frågan om hur tillämpningsområdet för den föreslagna lagen lämpligen bör utformas övervägas igen. Det övergripande syftet med en sådan översyn bör vara att skapa ett heltäckande nationellt regelverk som reglerar myndigheters och kommuners möjligheter att vid behov flytta alla olika typer av farkoster som är avsedda för transport till sjöss.

#### 4.4.6 Lagens geografiska tillämpningsområde

**Promemorians bedömning:** Den nya lagen bör tillämpas på båtar i Sveriges inre vatten och i territorialhavet samt båtar uppställda på land.

**Rapporten** innehåller inga förslag i denna del.

**Remissinstanserna:** *Kustbevakningen* har anfört att det kan ifrågasättas om kommunerna är den mest lämpliga aktören att omhänderta vrak som är belägna längre ut till sjöss. Enligt *Kustbevakningen* bör befogenheten avgränsas till kustnära vatten, t.ex. Sveriges inre vatten.

**Skälen för promemorians bedömning:** *Kustbevakningen* har anfört att kommunernas kompetens bör avgränsas av Sveriges inre vatten. Miljödepartementet anser att två skäl talar för att myndigheternas möjligheter att flytta båtar till sjöss bör sträcka sig ut till Sveriges territorialgräns. För det första sträcker sig kommun- och länsgränserna ut till territorialgränsen och myndigheternas och kommunernas kompetens att fatta beslut om flyttning av båtar bör enligt Miljödepartementets mening överensstämma med omfattningen av deras generella kompetens att fatta beslut inom länet eller kommunen. För det andra sträcker sig Sveriges inre vatten ut till den så kallade baslinjen (se lag 1966:374 om beräkning av Sveriges sjöterritorium och förordning (1966:375) om beräkning av Sveriges sjöterritorium). Baslinjen sträcker sig i de flesta fall tolv nautisk mil utifrån strandlinjen. I vissa fall sammanfaller den dock med strandlinjen, t.ex. avseende stora delar av Öland och Skåne. Om gränsen för var myndigheterna har rätt att besluta om att flytta båtar skulle dras vid Sveriges inre vatten kan det i dessa fall bli svårt att avgöra om en båt befinner sig innanför eller utanför den angivna gränsen. Det är också angeläget att det för dessa områden ska finnas en möjlighet att ta hand om

båtar som ligger mellan baslinjen och territorialgränsen eftersom det annars i princip bara blir möjligt att flytta båtar som ligger på land.

Sammantaget anser därför Miljödepartementet att någon begränsning av lagens tillämpningsområde till Sveriges inre vatten inte bör införas.

#### 4.4.7 Ägaransvaret

**Promemorians förslag:** Det som sägs om en båts ägare ska gälla innehavaren av en båt om båten innehas på grund av ett kreditköp med återtagandeförbehåll eller med nyttjanderätt om minst ett år.

Om ägaren av en båt är en fysisk person som inte har fyllt 18 år ska det som sägs i lagen om båtens ägare gälla personens förmyndare.

I fråga om övergivna båtar ska det som sägs i lagen gälla den senaste ägaren.

**Rapportens förslag** överensstämmer med promemorians.

**Remissinstanserna** har inte haft några särskilda synpunkter i denna del.

**Skälen för promemorians förslag:** Bestämmelserna i den föreslagna lagen bör i första hand tillämpas på båtens ägare. Bestämmelserna bör dock tillämpas på båtens innehavare om båten har upplåtits med nyttjanderätt på ett år eller mer eftersom det är nyttjanderättshavaren som disponerar båten.

Också i de fall där båten innehas med återtagandeförbehåll bör det vara innehavaren som är ansvarig enligt lagen. I vissa fall där en båt har sålts med återtagandeförbehåll kan det vara oklart vem som ska anses som ägare. Såväl säljare som köpare, eller t.o.m. båda två, kan anses som ägare (se t.ex. Håstad, Sakrätt avseende lös egendom, sjätte upplagan s. 184). I normala fall bör köparen även vara innehavare av båten, men i vissa fall kan även säljaren vara innehavare. Det kan t.ex. inträffa om köpet omfattas av konsumentkreditlagen. I lagen finns en rätt för köparen att inom fjorton dagar återlösa en vara som har återtagits med stöd av ett återtagandeförbehåll. Det innebär att en båt kan innehas av säljaren under två veckor, med en bibehållen rätt för köparen att återta båten om kreditavtalet uppfylls. För att undvika en oklarhet om vem som ska anses som ägare bör i stället bestämmelserna i dessa fall träffa innehavaren.

Ansvar för båtar som ägs av underåriga bör läggas på den underåriges förmyndare. Syftet är att undvika att äganderätten förs över till en underårig för att undvika eventuella ersättningsanspråk vid en flyttning.

Om båten är övergiven bör den senaste ägaren ansvara enligt lagen. På så sätt undviks oklarheter om äganderätten, och därmed ansvaret, har utsläckts genom att båten har övergivits. På motsvarande sätt bör senaste innehavaren ansvara enligt lagen, om båten har innehafts med återtagandeförbehåll eller med nyttjanderätt om minst ett år.

Motsvarande bestämmelser finns till viss del i 1 § andra och tredje stycket lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

#### 4.4.8 Tillbehör till en båt

**Promemorians förslag:** Tillbehör till en båt ska anses höra till båten.

**Rapportens förslag** överensstämmer med promemorians.

**Remissinstanserna** har inte uttalat sig särskilt i denna del.

**Skälen för promemorians förslag:** Föremål på eller i båten som är att anse som tillbehör till båten i den mening som avses i 1 kap. 3 § sjölagen (1994:1009) bör tillhöra båten vid tillämpningen av denna lag. Det är främst fast inredning och andra föremål som är avsedda för stadigvarande bruk på båten samt reservdelar som varaktigt förvaras ombord som omfattas. Det bör inte vara möjligt att avskilja och lämna kvar sådana föremål på platsen där de t.ex. fortsatt kan skräpa ner eller utgöra en risk för miljön eller människors hälsa. Ytterligare en anledning till att inte avskilja sådana föremål är att det kan riskera att minska båtens värde. Det ligger inte i linje med den skyldighet som den som flyttar en båt enligt denna lag har att vidta de åtgärder som behövs för att båten inte ska tillfogas onödig skada (se vidare avsnitt 4.4.9.).

Motsvarande bestämmelse finns i 9 § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

#### 4.4.9 Skyldigheter i samband med flyttning av en båt

**Promemorians förslag:** Den myndighet eller kommun som flyttar en båt som inte är en skrotbåt ska se till att den ställs så nära den plats där den anträffades så att den lätt kan återfinnas eller förvaras på en ändamålsenlig uppställningsplats som är avsedd för sådana flyttade båtar.

Den myndighet eller kommun som flyttar en båt som inte är en skrotbåt ska vidta de åtgärder som behövs för att båten inte ska skadas i onödan vid flyttningen. Den myndighet eller kommun som förvarar en båt på en sådan uppställningsplats som avses i lagen ska vidta de åtgärder som behövs för att båten inte ska brukas obehörigen eller skadas i onödan vid förvaringen.

**Rapporten** innehåller inga förslag i denna del.

**Remissinstanserna** har inte uttalat sig särskilt i denna del.

**Skälen för promemorians förslag:** Efter beslut om flyttning av en båt kan båten enligt lagen antingen ställas så nära den plats där den anträffades att den lätt kan återfinnas av båtens ägare eller flyttas till en uppläggningsplats för förvaring. Med tanke på att flyttning till en uppställningsplats är en ingripande åtgärd för den enskilde bör den verkställande myndigheten i första hand beakta de möjligheter som finns att flytta båten till en närbelägen plats. Vid flyttning och förtöjning bör då myndigheterna iaktta normal aktsamhet, men bör därefter inte ha någon ytterligare vårdplikt avseende båten.

Om syftet med flyttningen inte kan uppnås genom att flytta båten till en närbelägen plats eller om någon lämplig plats att ställa båten på inte finns kan myndigheten i stället flytta båten till en uppställningsplats som är ändamålsenlig och särskilt avsedd för sådana flyttade båtar. Nödvändiga åtgärder bör även då vidtas för att inte skada båten vid flyttningen.

Vissa skador kan dock vara oundvikliga för att kunna verkställa flyttningen.

En uppställningsplats kan iordningställas såväl vid vatten som på land. Så länge myndigheterna förvarar båten utan att vara dess ägare bör de dock vidta nödvändiga åtgärder för att vårda båten och för att se till att den inte brukas av obehöriga. Den uppställningsplats där båten förvaras bör vara anpassad så att myndigheten kan uppfylla dessa skyldigheter. Det kan t.ex. ske genom att uppställningsplatsen är inhägnad eller bevakad.

Någon motsvarande vårdplikt eller skyldighet att förhindra obehörigt brukande är inte motiverad för skrotbåtar eftersom dessa tillfaller kommunen eller staten omedelbart efter flyttningen.

Motsvarande bestämmelser finns för beslag i 27 kap. 10 § rättegångsbalken och i 4 § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

#### 4.4.10 Underrättelse om flyttning

**Promemorians förslag:** När en myndighet beslutar om flyttning av en båt ska myndigheten underrätta ägaren så snart det kan ske. Om flyttningen avser en båt som innehas med nyttjanderätt om minst ett år ska även den som har upplåtit nyttjanderätten underrättas. Underrättelse ska ske genom delgivning om de som ska underrättas är kända och beslutet innebär att båten ska flyttas till en uppställningsplats.

Om en båt har flyttats till en uppställningsplats, och någon av de som ska underrättas inte har kunnat nås eller är okänd, ska den myndighet som har verkställt flyttningen anslå en underrättelse om flyttningen i myndighetens lokal.

En underrättelse ska innehålla upplysning om vad följden blir om båten inte avhämtas inom där angiven tid.

**Rapporten** innehåller inga förslag i denna del.

**Remissinstanserna** har inte uttalat sig särskilt i denna del.

**Skälen för promemorians förslag:** För att säkerställa ett tillfredsställande skydd för egendomsrätten bör en myndighet eller kommun som fattar beslut om flyttning av en båt underrätta de personer som beslutet rör så snart det kan ske.

I första hand ska ägaren underrättas. Av de bestämmelser som behandlas i avsnitt 4.4.7. följer att det i vissa fall istället är innehavaren som bör underrättas. När båten innehas med nyttjanderätt om minst ett år har även den som har upplåtit nyttjanderätten ett befogat intresse av att veta att båten har flyttats. Äganderätten till båten riskerar t.ex. att övergå till staten eller kommunen om båten inte hämtas ut. Av det skälet bör även den som har upplåtit nyttjanderätten få del av underrättelsen.

Om de som ska underrättas är kända, och beslutet innebär att båten ska flyttas till en sådan uppläggningsplats som avses i lagen, bör underrättelsen ske genom delgivning för att garantera att den som är berörd får del av underrättelsen och kan bevaka sin rätt. Om någon av de som är berörda inte kan nås eller är okänd, och båten flyttas till en uppställningsplats, bör den myndighet som har verkställt flyttningen av samma skäl anslå en underrättelse om flyttningen i sin lokal.

Alla underrättelser bör innehålla information om vad följden blir om båten inte hämtas inom utsatt tid, dvs. att äganderätten då övergår till staten eller kommunen.

Miljödepartementet bedömer att det inte är nödvändigt att en underrättelse delges eller anslås i myndighetens lokal när en båt som inte är en skrotbåt endast flyttas till en plats i närheten av där den anträffades. I dessa fall kan inte äganderätten övergå till kommunen eller staten och det finns därför inte behov av en sådan underrättelse. Sådana åtgärder bedöms inte heller vara nödvändiga vid flyttning av skrotbåtar. Skrotbåtar är per definition övergivna och av ringa värde. Risken för att en enskild ska lida en rättsförlust i dessa fall är inte så stor att den kan anses motivera sådana åtgärder. Någon bestämmelse om underrättelsens form föreslås därför inte för dessa två situationer.

Motsvarande bestämmelser finns i 5 § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

#### 4.4.11 Äganderättsövergång

**Promemorians förslag:** Om ägaren inte har hämtat ut en båt som förvaras på en uppställningsplats tillfaller båten kommunen eller staten efter en månad från det att delgivning av underrättelse till de som enligt lagen är berörda har skett eller efter sex månader från det att den verkställande myndigheten har anslagit en underrättelse om flyttningen i myndighetens lokal. Båten tillfaller även staten eller kommunen om ägaren annars får anses ha gett upp sin rätt till båten.

Skrotbåtar som har flyttats tillfaller omedelbart kommunen eller staten.

Om äganderätten har övergått enligt 17 eller 18 §, 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 skäligen ersättning för detta.

**Rapporten** innehåller inga förslag i denna del.

**Remissinstanserna** har inte uttalat sig särskilt i denna del.

**Skälen för promemorians förslag:** Enligt förslaget ska äganderätten till en båt efter flyttningen övergå till staten eller kommunen, beroende på om det är en myndighet eller en kommun som har fattat beslutet. Det föreslås dels att äganderätten ska övergå efter det att båten har varit uppställd på en särskild uppställningsplats under viss tid, dels om båten som flyttas är en skrotbåt. Miljödepartementet anser att det finns två huvudsakliga skäl som motiverar dessa bestämmelser. Det första skälet är att den verkställande myndigheten genom en försäljning kan erhålla täckning för de kostnader som har uppstått i samband med flyttningen och som inte har blivit ersatta av ägaren eller annan innehavare av båten. Det andra skälet är att det inte är praktiskt hållbart med en annan ordning i de fall då ingen gör anspråk på båten. Myndigheten bör i dessa fall ha en möjlighet att avlägsna båten genom att t.ex. sälja eller skrota den.

De båtar som har flyttats till en särskild uppställningsplats bör tillfalla staten eller kommunen först en viss tid efter att ägaren, eller en annan tidigare innehavare, har eftersökts. Äganderätten bör även övergå

om båtens ägare uttryckligen har övergivit sin rätt till båten, t.ex. genom att meddela myndigheten att någon avsikt att hämta ut båten inte finns. Äganderätten till skrotbåtar bör övergå omedelbart vid flyttningen. De förenklade reglerna för skrotbåtar motiveras av att de per definition är att anse som övergivna och utan annat än ringa värde. Egendomsskyddet gör sig därför här inte lika starkt gällande som när flyttningen avser en båt som inte är en skrotbåt.

Den tid som ska gå innan äganderätten övergår till staten eller kommunen bör fastställas genom en avvägning mellan den enskildes rätts-säkerhet i förhållande till de kostnader och besvär som uppkommer genom en förvaring av båten. I lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall är motsvarande tidsfrister satta till en månad från det att en ägare bevisligen har underrättats om en flyttning respektive tre månader från det att en flyttning har kungjorts. I och med att det inte finns ett obligatoriskt båtregister kan man förutse att det kan ta längre tid att hitta en båtägare än en bilägare. Tidsgränserna för när äganderätten ska övergå bör därför vara längre en motsvarande gränser för bilar när ägaren inte har kunnat nås eller är okänd. Miljödepartementet anser att en månad respektive sex månader utgör en rimlig avvägning vid flyttning av båtar.

Egendomsskyddet finns reglerat i såväl Europakonventionen som regeringsformen. Enligt artikel 1 i första tilläggsprotokollet till konventionen får egendom frånhandlas ägaren under förutsättning att ingreppet är lagligt och sker i det allmännas intresse. I 2 kap. 15 § första stycket regeringsformen anges att ingen får berövas sin egendom annat än för att tillgodose angelägna allmänna intressen. Bestämmelserna som föreslås i denna promemoria om övergång av äganderätten under vissa omständigheter omfattas av denna reglering. För att bestämmelserna ska vara förenliga med regeringsformen måste de således vara motiverade av ett angeläget allmänt intresse. Flyttning av en båt, som kan leda till att äganderätten övergår, får göras när båtens placering innebär ett intrång i annans rätt att förfoga över sin fastighet eller för att skydda människors hälsa och miljön, för att undvika materiella skador eller för att upprätthålla ordningen till sjöss eller på land. Detta gäller för såväl skrotbåtar som andra båtar. Möjligheten att sälja eller skrota flyttade båtar är i sin tur en förutsättning för att en flyttning ska kunna ske. Det skulle annars leda till en ohållbar situation där båtar skulle behöva förvaras under obestämd tid om inte ägaren gör anspråk på båten. Det skulle också innebära att staten eller kommunen inte får täckning för de kostnader som uppstår vid en flyttning. För att möjliggöra detta bör det i lagen finnas en möjlighet att äganderätten kan övergå till staten eller kommunen. Miljödepartementet anser att de anförda skälen sammantaget utgör sådana angelägna allmänna intressen att bestämmelserna uppfyller kraven i regeringsformen för att en äganderättsövergång ska vara tillåten.

Enligt regeringsformen 2 kap. 15 § andra stycket ska den som genom expropriation eller något annat sådant förfogande tvingas avstå sin egendom ska vara tillförsäkrad full ersättning för förlusten samt att ersättningen ska bestämmas enligt grunder som anges i lag. Miljödepartementet anser att en äganderättsövergång enligt denna lag kan jämföras med dessa situationer. Ägaren bör därför vara tillförsäkrad ersättning om äganderätten övergår till staten eller kommunen. Ersättningens storlek bör uppgå till ett skäligt belopp som beräknas efter att kostnaderna för

flyttningen har blivit ersatta. En fordran som uppstår med anledning av att försäljningspriset överstiger kostnaderna för flyttningen bör preskriberas i enlighet med preskriptionslagen (1981:130).

Ett alternativt sätt att med befintliga bestämmelser få ersättning för de kostnader som har uppstått i samband med flyttning av en båt är att låta utverka en exekutionstitel som sedan kan verkställas av kronofogden. I flera fall kommer dock ett sådant förfarande att bli alltför kostsamt i förhållande till vad det kan förväntas inbringa. Detta gäller särskilt för skrotbåtar, men även för andra båtar som har ett begränsat värde. Genom att ge ägaren god tid att göra anspråk på båten och ha rätt till ett eventuellt överskott vid en försäljning anser Miljödepartementet att en tillämpning av dessa bestämmelser endast leder till onödigt dröjsmål och ökade kostnader, utan att rättsäkerheten för båtens ägare ökar. En uttrycklig bestämmelse om att äganderätten bör övergå i de aktuella situationerna bör därför vara att föredra.

Bestämmelser om hantering, inklusive försäljning, av båtar där äganderätten har övergått till staten eller kommunen bör införas. Som förlaga kan t.ex. de bestämmelser som finns i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m. användas.

Motsvarande bestämmelser finns i 7 § första, tredje och fjärde stycket lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

#### 4.4.12 Beräkning av ersättning för flyttning

**Promemorians förslag:** Vid beräkningen av den ersättning som ägaren ska betala för flyttning av en båt ska båtens värde dras av från kostnaderna, om äganderätten har övergått till staten eller kommunen.

**Rapportens förslag** överensstämmer delvis med promemorians. I rapporten föreslås att endast fartygsvrak får flyttas av det allmänna. Någon ersättning för flyttning av andra fartyg blir då inte aktuell.

**Remissinstanserna** har inte uttalat sig särskilt i denna del.

**Skälen för promemorians förslag:** Skyldigheten att ersätta de kostnader som har uppstått till följd av att en båt har flyttats bör enligt promemorians förslag kvarstå även om äganderätten till båten övergår till staten eller kommunen. Miljödepartementet anser dock att det är skäligt att ägaren i dessa fall får tillgodogöra sig värdet på båten vid beräkningen av ersättningens storlek. Båtens värde bör beräknas som ett marknadsvärde vid tidpunkten för försäljningen. Vid beräkningen av båtens värde bör man dock beakta de särskilda omständigheter som kan föreligga vid den här typen av försäljningar. Myndigheten kan t.ex. behöva sälja båten snabbt för att begränsa sina kostnader för förvaring etc.

En motsvarande bestämmelse finns i 7 § andra stycket lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

#### 4.4.13 Rätt att innehålla båten

**Promemorians förslag:** En båt som förvaras på en uppställningsplats behöver inte lämnas ut förrän den ersättning som ska utgå med anledning av båtens flyttning har betalats.

**Rapporten** innehåller inga förslag i denna del.

**Remissinstanserna** har inte uttalat sig särskilt i denna del.

**Skälen för promemorians förslag:** En båt som förvaras på en särskild uppställningsplats bör inte behöva lämnas ut förrän de kostnader som har uppstått i samband med flyttningen har betalats. Miljödepartementet anser att det är skäligt att båten kan innehållas som säkerhet för betalningen.

En motsvarande bestämmelse finns i 8 § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

#### 4.4.14 Överklagande

**Promemorians förslag:** Beslut om flyttning av båtar enligt denna lag får inte överklagas.

**Rapporten** innehåller inga förslag i denna del.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Stockholm* har ifrågasatt om ett överklagandeförbud är förenligt med Sveriges åtaganden enligt artikel 6 i den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen). Det förefaller enligt kammarrätten hur som helst inte tillfredsställande med en sådan ordning ur rättssäkerhetssynpunkt. De anför att effektivitetsskäl kan tala för att sådan ordning införs men påpekar även att det inom förvaltningsprocessrätten finns flertalet beslut av omedelbar karaktär som av rättssäkerhetsskäl ändå går att överklaga.

**Skälen för promemorians förslag:** Naturvårdsverket föreslår i sin rapport att bestämmelser om flyttning av båtar ska tas in i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall. I denna lag finns ett förbud mot att överklaga beslut som har fattats enligt lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Någon ändring av detta överklagandeförbud föreslås inte och diskuteras heller inte i rapporten.

I förarbetena till ovannämnda lag behandlas frågan om överklagandeförbud (se prop. 1967:107, s. 47, prop. 1981/82:65 s.16 och prop. 2002/03:105 s. 18 ff.). När det gäller bestämmelsens överensstämmelse med Sveriges åtaganden enligt Europakonventionen anføres i prop. 2002/03:105 s. 18 f. att det trots överklagandeförbudet finns flera möjligheter för en fordonsägare att få beslut som fattas med stöd av bestämmelserna om flyttning av fordon prövade av domstol. Detta kan ske genom att väcka talan vid allmän domstol mot den myndighet som beslutat om flyttningen med yrkande om skadeståndersättning. Vidare kan fordonsägaren föra talan vid allmän domstol om att få tillbaka fordonet. I samband med en sådan talan kan ägaren dessutom begära ett interimistiskt beslut om att fordonet inte får säljas. Slutligen kan fordonets ägare åstadkomma en domstolsprövning av skyldigheten att ersätta kostnaderna för flyttningen. Ett beslut om ersättningen utgör ingen exekutionstitel enligt



3 kap. 1 § utsökningsbalken. Det innebär att den som har rätt till ersättningen måste väcka talan vid domstol med yrkande om att tillerkännas ersättningen för det fall ägaren vägrar betala. Sammantaget ansågs inte överklagandebeslutet, på grund av de ovan anförda skälen, stå i strid med artikel 6.1 i Europakonventionen. Miljödepartementet anser att dessa skäl även är giltiga för den bestämmelse om överklagandeförbud som föreslås i den nya lagen, dvs. att bestämmelsen inte står i strid med Europakonventionen.

I likhet med de ovan anförda förarbetena anser Miljödepartementet att det främst är effektivitetsskäl som talar för att ett beslut om att flytta en båt inte ska kunna överklagas. Med en sådan möjlighet att överklaga kan lagens syfte förfelas i de fall där en sådan flyttning behöver ske snabbt för att t.ex. undvika skador på människors hälsa och miljön. På grund av de anförda skälen bör beslut om flyttning av båtar inte kunna överklagas.

En motsvarande bestämmelse finns i 10 § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

## 5 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

De föreslagna lagändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt. Med beaktande av tiden för riksdagsbehandling bör ändringarna lämpligen träda i kraft den 1 mars 2013.

## 6 Konsekvenser

I dagsläget har statliga och kommunala myndigheter begränsade möjligheter att flytta övergivna och/eller nedskräpande båtar. Det innebär att båtar som står placerade i naturen eller i andra offentliga miljöer riskerar att orsaka olägenheter genom att skräpa ner eller genom att orsaka negativ miljöpåverkan, t.ex. genom att läcka olja eller släppa ut andra miljöfarliga ämnen. De kan även innebära risk för olycksfall eller materiella skador genom att vara olämpligt placerade. Uppskattningsvis rör det sig enligt Naturvårdsverket om ca 2 000 båtar som i dag anses vara nedskräpande. Detta är ett mindre antal båtar och antas inte i dagsläget innebära en större miljöpåverkan. Antalet nedskräpande båtar förväntas dock öka avsevärt i framtiden och därmed ökar också risken för negativ miljöpåverkan. Genom att möjliggöra för statliga och kommunala myndigheter att omhänderta sådana båtar kan problemen förebyggas.

Lagen innebär ingen skyldighet för myndigheter eller kommuner att flytta de båtar som omfattas av bestämmelserna. Kostnader som föranleds av de föreslagna författningsändringarna uppstår när dessa väljer att omhänderta dessa båtar. Kostnader uppstår främst som en följd av åtgärder för att spåra båtens ägare, kostnader för flyttning till lämplig uppställningsplats och eventuellt lämpligt arrangemang kring en sådan uppställningsplats samt slutligt omhändertagande av båten. I de fall nedskräpande båtar har en ägare som kan identifieras kan myndigheten eller kommunen fakturera ägaren för de kostnader som har uppstått i samband med

flyttningen. I de fall ingen ägare kan identifieras, eller när ägaren inte gör rätt för sig, faller hela kostnaden på kommunen eller staten. Naturvårdsverket har bedömt kostnaden för transport och återvinning till mellan några tusen kronor per båt till upp emot 20 000 kronor per båt beroende på storlek. Det är dock betydande osäkerheter i återvinningskostnaderna.

## 7 Författningskommentarer

### 7.1 Förslag till lag om flyttning av båtar i vissa fall

#### 1 §

I paragrafen definieras ordet "båt". Med *båt* avses varje farkost som är avsedd att användas till transport på vattnet, som har ett skrov som är kortare än tolv meter och smalare än fyra meter och som inte ska registreras i fartygsregistret enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

Definitionen innefattar alla sjögående farkoster dvs. några undantag för t.ex. tävlingsbåtar, kajaker eller vindsurfingbrädor, görs inte<sup>6</sup>. Båten behöver inte heller ha en styrinrättning, vilket innebär att även pråmar som är avsedda att bogseras omfattas av definitionen.

Lagen ska tillämpas på båtar som är avsedda för transport på vattnet. Det innebär att en farkost som genom sin konstruktion är avsedd att användas till transport på vattnet omfattas av paragrafens första punkt, även om den vid tiden för beslut om flyttning inte är funktionsduglig och således vid det tillfället inte kan användas för transport på vattnet.

Lagen ska tillämpas på båtar som inte ska registreras i fartygsregistret. På grund av de storleksmässiga begränsningarna för vad som är att anse som en båt enligt denna lag behöver man endast göra en bedömning om båten i fråga ska vara registrerad i båtdelen av fartygsregistret. Fartygsregistrets båtdel ska innehålla uppgifter om de båtar som ska registreras enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. I 4 § nämnda lag finns bestämmelser om vilka båtar som ska registreras i registret och som därmed inte omfattas av denna lags tillämpningsområde.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.5.

#### 2 §

I paragrafen definieras ordet *skrotbåt*. Med skrotbåt avses varje båt som med hänsyn till sitt skick, den tid som den har legat eller varit uppställt på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergiven och som uppenbarligen har ringa eller inget värde. För att en båt ska anses vara en skrotbåt krävs att båda rekvisiten är uppfyllda. En båt kan vara övergiven, men uppenbarligen ha mer än bara ett ringa värde. Bestämmelserna om skrotbåtar ska då inte tillämpas. Detsamma gäller när en båt

<sup>6</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (2003/44/EG) av den 16 juni 2003 om ändring av direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar (EUT L 214, 26.8.2003, s. 18, Celex 32003L0044).

uppenbarligen har ringa eller inget värde, men inte kan anses övergiven. Den kan t.ex. ligga eller stå uppställd på ägarens mark eller på en båtplats som hyrs av ägaren.

En båts skick är således inte ensamt avgörande för om den ska anses vara en skrotbåt. En båt som är så pass trasig så att den inte går att reparera, men som har ett skrotvärde som uppenbarligen inte är ringa, är därför inte en skrotbåt i lagens mening. Båtens värde ska beräknas efter avdrag för de kostnader som kommer att uppstå för att genomföra skrotningen.

Rekvisitet "legat eller varit uppställt på samma plats" inkluderar alla sätt att placera en båt. Bestämmelsen omfattar t.ex. båtar som ligger till sjöss, som ligger förtöjda vid kaj eller som ligger på marken. Den omfattar även båtar som är uppställda i en vagg på en båtklubb eller på en trailer. En viss förflyttning av båten är avsett att rymmas inom begreppet "samma plats", t.ex. om båten flyttas inom en och samma fastighet.

Att en båt är övergiven innebär att den senaste innehavaren inte längre har båten i sin besittning och inte heller har för avsikt att återta besittningen. Om den senaste innehavaren inte är båtens ägare saknar betydelse vid bedömningen av om en båt är övergiven. En båt som innehas med nyttjanderätt kan således överges av nyttjanderättsinnehavaren, även om ägaren fortfarande har anspråk på att återta båten.

Bedömningen av om en båt "... har uppenbarligen ringa eller inget värde" avgörs från fall till fall. Genom att ställa ett krav på att det ska vara uppenbart att båten inte har mer än ett ringa värde för att vara en skrotbåt markeras att bestämmelserna om skrotbåtar ska tillämpas restriktivt.

Skrotbåtar är enligt definitionen en båt som uppfyller vissa i lagen angivna kriterier. Det innebär att bestämmelser som ska tillämpas på båtar även ska tillämpas på skrotbåtar, om inget annat uttryckligen anges.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.5.

### 3 §

Paragrafen innebär att det som sägs om ägare i denna lag ska gälla för innehavaren när en båt innehas på grund av kreditköp med återtagandeförbehåll eller med nyttjanderätt som överstiger ett år. Det innebär t.ex. att innehavaren har rätten enligt 14 § att underrättas så snart som möjligt efter att ett beslut om flyttning har fattats och att innehavaren träffas av ersättningsskyldigheten enligt 20 §. När paragrafen är tillämplig ska således bestämmelserna i lagen inte tillämpas på ägaren, om inte annat uttryckligen anges.

Eftersom bestämmelsens lydelse talar om fall då båten innehas av annan än ägaren måste en nyttjanderättshavare ha fått båten i sin besittning för att ansvara enligt lagen. Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.7.

### 4 §

Paragrafen innebär att om ägaren av en båt är en fysisk person som inte fyllt arton år ska det som sägs i lagen gälla den personens förmyndare. Bestämmelser om underårigs förmyndare finns i föräldrabalken.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.7.

## 5 §

I paragrafens tydliggörs att det som sägs i lagen om ägare ska gälla den senaste ägaren i fråga om båtar som är övergivna. Bestämmelsen innebär att lagen kan tillämpas även om ägaren hävdar att äganderätten upphörde när båten övergavs. Bestämmelsen ligger i linje med att innehavaren av avfall har ansvar för att det hanteras på ett hälso- och miljömässigt godtagbart sätt enligt 15 kap. 5 a § miljöbalken. Om en person t.ex. lämnar en skrotbåt i naturen kan personen inte undgå ansvar genom att hävda att avfallet inte längre är i personens besittning.

Av 3 § framgår att det som sägs i lagen om en båts ägare ska gälla innehavaren när båten innehas på grund av kreditköp med återtagandeförbehåll eller med nyttjanderätt med bestämd tid om minst ett år. Av 3 och 5 §§ följer därför att lagen i dessa fall ska tillämpas på den senaste innehavaren av en övergiven båt.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.7.

## 6 §

Av paragrafen framgår att tillbehör till en båt vid tillämpningen av lagen ska anses höra till båten. Med tillbehör till båten avses detsamma som i 1 kap. 3 § sjölagen (1994:1009). Sådana tillbehör utgörs främst av fast inredning och annan utrustning som är ägnad för stadigvarande bruk på båten samt sådana reservdelar som varaktigt förvaras ombord.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.8.

## 7 §

I paragrafen slås fast att det som sägs i lagen om fastighetsägare även ska gälla den som på grund av avtal har nyttjanderätt till fastigheten. Bestämmelsen innebär att en nyttjanderättshavare har samma möjlighet som fastighetsägaren att enligt 9 § be den ansvariga myndigheten att flytta en båt som olovligen ligger på den fastighet som nyttjanderätten omfattar. Bestämmelsen är tillämplig oavsett om man har nyttjanderätt till hela fastigheten eller endast till en del av den och oavsett under vilken tid nyttjanderätten löper.

Innebörden av bestämmelsen är att bestämmelserna i lagen kan tillämpas även om någon av fastighetsägaren eller nyttjanderättshavaren motsätter sig en sådan begäran om flyttning.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.4.

## 8 §

Genom paragrafen slås fast att lagen inte ska tillämpas på vrak som är skyddade enligt 2 kap. lagen (1988:950) om kulturminnen. Enligt 2 kap. 1 § första stycket 8 ska skeppsvrak skyddas om minst etthundra år kan antas ha gått sedan skeppet blev vrak.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.3.

## 9 §

Genom paragrafen ges regeringen ett bemyndigande att meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta båtar när det

behövs för att skydda människors hälsa eller miljön, undvika materiella skador eller upprätthålla ordningen till sjöss eller på land.

I *punkten 1* slås fast att föreskrifter om rätt att flytta en båt får meddelas när det behövs för att skydda människors hälsa och miljön. Med ”skydda människors hälsa och miljön” avses detsamma som i kap. 1 § andra stycket i miljöbalken där det anges hur miljöbalken ska tillämpas. Det kan t.ex. innebära att ett beslut om att flytta en båt kan fattas för att skydda eller vårda värdefull natur, för att skydda vattentäkter eller för att motverka nedskräpning.

I *punkten 2* slås fast att föreskrifter om rätt att flytta en båt får meddelas när det behövs för att undvika materiella skador. Med detta avses att båten riskerar att medföra skador på annan egendom genom att ligga eller stå uppställd på en viss plats. Båten kan t.ex. ligga på ett ställe där det finns risk för kollision med andra båtar.

I *punkten 3* slås fast att föreskrifter om rätt att flytta en båt får meddelas när det behövs för att upprätthålla ordningen till sjöss eller på land. Med detta avses situationer där det finns ett intresse av att upprätthålla respekten för lagar och andra föreskrifter till sjöss eller på land. Det bör t.ex. finnas möjlighet att förskriva om rätt att flytta båtar som har förtöjts eller ankrats upp på en plats där detta inte är tillåtet. Exempel på sådana platser kan vara allmänna badplatser, hamnar, kajer för yrkestrafik eller ovanför strömkablar utlagda till sjöss. Paragrafen omfattar även båtar som ligger eller är uppställda på en plats på land i strid med gällande föreskrifter.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.4.

## 10 §

Enligt paragrafen får regeringen meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta en båt från en fastighet, om fastighetsägaren begär det och båten har legat eller stått uppställd på fastigheten under minst en månad från det att fastighetsägaren uppmanat båtens ägare att flytta båten eller, om båtägaren inte har kunnat nås, under minst två månader från det att fastighetsägaren påbörjade försök att nå båtens ägare.

Att fastighetsägaren har uppmanat ägaren att flytta båten enligt *punkten 2 a* innebär att ägaren har nåtts och kunnat ta del av uppmaningen, antingen skriftligt eller muntligt.

Om båtägaren är känd kan sådana försök att nå båtens ägare som avses i *punkten 2 b* t.ex. bestå i att fastighetsägaren har skickat brev till båtägaren eller har försökt nå båtägaren per telefon. Om båtägaren är okänd innebär kravet att fastighetsägaren har vidtagit åtgärder för att identifiera båtägaren.

Om båten flyttas inom samma fastighet medan tidsfristerna enligt första stycket 2 a och 2 b löper innebär det inte att tidsfristerna ska börja löpa igen från den tidpunkten.

Om båten, efter det att tiden har börjat räknas enligt punkterna 2 a eller 2 b, flyttas till en ny fastighet som ägs av någon annan innebär bestämmelsen att ägaren till den fastigheten ska beakta tidsgränserna i paragrafen på nytt. Bestämmelsen ska således inte tolkas som att en fastighetsägare kan tillgodoräknas sig den tid som har löpt sedan en annan fastighetsägare har påbörjat åtgärder för att få flytta den aktuella båten.

En begäran om flyttning av en båt enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna paragraf innebär inte en skyldighet för en myndighet eller kommun att besluta om flyttning. Det ger endast en möjlighet att vid begäran från fastighetsägaren flytta båten utan att några andra kriterier än de som är angivna i 10 § behöver vara uppfyllda. Det kan jämföras med bemyndigandet i 9 § som ger regeringen en möjlighet att meddela föreskrifter om rätt att flytta båtar för att uppnå de syften som anges i den paragrafen.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.4.

#### 11 §

Enligt paragrafen ska en myndighet som beslutar om flyttning särskilt ange i beslutet om flyttningen avser en skrotbåt. Vad som är en skrotbåt definieras i 2 §.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.4.

#### 12 §

Enligt *första punkten* kan den myndighet eller kommun som flyttar en båt som inte är en skrotbåt lägga eller ställa upp båten på en plats som ligger så nära den plats där båten anträffades att båten lätt kan återfinnas av dess ägare. Det bör i normala fall innebära att båten efter flyttningen är synlig från den plats där den tidigare låg eller stod uppställd.

Enligt *andra punkten* kan myndigheten eller kommunen i stället välja att förvara båten på en ändamålsenlig uppställningsplats som är avsedd för sådana flyttade båtar. Med ändamålsenlig uppställningsplats avses en plats där myndigheten har vidtagit de skäligen åtgärder som krävs för att uppfylla skyldigheterna i 13 §. Det kan t.ex. innebära att platsen är inhägnad för att undvika att båtarna som förvaras där stjäls, vandaliseras eller används av någon obehörig.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.9.

#### 13 §

Enligt paragrafens *första stycke* ska den myndighet eller kommun som flyttar en båt se till att båten inte skadas i onödan vid flyttningen. Vissa skador kan emellertid vara oundvikliga, t.ex. för att det ska vara möjligt att verkställa flyttningen.

Enligt paragrafens *andra stycke* ska den som förvarar en båt på en sådan uppställningsplats som avses i 12 § 2 ha en vårdplikt för båten samt en skyldighet att vidta åtgärder för att motverka att båten brukas av obehöriga medan den förvaras på uppställningsplatsen. Vårdplikten innebär att myndigheten ska vidta de åtgärder som behövs för att båten inte skadas i onödan under såväl flyttningen som under den tid som båten förvaras på uppställningsplatsen.

Skyldigheten att se till att båten inte brukas obehörigen kan t.ex. innebära att myndigheten på olika sätt motverkar att båten används av obehöriga för transport till sjöss, vilket kan inträffa om uppläggningsplatsen är så anordnad att båten förvaras liggande i vattnet. En sådan åtgärd kan vara att låsa fast båten vid kaj eller brygga på ett tillfredsställande sätt. Det kan även innebära att myndigheten motverkar att båten brukas som

tillfällig bostad när den befinner sig på en uppställningsplats. Om båten förvaras på land kan det exempelvis innebära att myndigheten inhägnar uppläggningsplatsen. Det kan också innebära att myndigheten låser de dörrar och luckor som leder in i båten. Rimliga åtgärder bör också ha vidtagits av myndigheten för att kunna hålla båten under uppsikt.

I och med att paragrafen endast är tillämplig på båtar som har flyttats till en sådan uppställningsplats som avses i 12 § 2 finns inte någon motsvarande vårdplikt eller skyldighet att förhindra obehörigt brukande för skrotbåtar.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.9.

#### 14 §

Enligt *första stycket* ska den myndighet som beslutar att en båt ska flyttas så snart som möjligt underrätta båtens ägare om detta. Myndigheten eller kommunen har en skyldighet att vidta de åtgärder som kan anses rimliga för att hitta ägaren. Det kan t.ex. innebära att frågor om ägaren ställs till innehavare av en marina eller hamn, om båten ligger eller är uppställd vid en sådan. Det kan också innebära att undersöka om båten är märkt med ägarens namn, är registrerad i ett frivilligt båtregister eller om det finns andra föremål i båten som kan hjälpa till att identifiera ägaren. Bestämmelsen omfattar även skrotbåtar, men kraven på vilka åtgärder som kan anses rimliga bör i dessa fall vara lägre. Eftersom det inte finns någon skyldighet att registrera de båtar som omfattas av lagen kan det i flera fall bli svårt att underrätta ägaren, särskilt när det gäller skrotbåtar. I de fall där båten, eller föremål på eller i båten, är märkta kan detta användas för att spåra ägaren.

Av 3 § framgår att det i vissa angivna fall är innehavaren som ska underrättas och av 4 § framgår att om ägaren är under 18 år är det ägarens förmyndare som ska underrättas.

Av *andra stycket* framkommer att om flyttningen avser en båt som innehas med sådan nyttjanderätt som avses i 3 § 2 ska även den som har upplåtit nyttjanderätten underrättas.

Av *tredje stycket* följer att en underrättelse enligt denna paragraf ska ske genom delgivning, om de som ska underrättas är kända och båten ska flyttas till en uppställningsplats. Bestämmelserna i delgivningslagen (2010:1932) ska då tillämpas.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.10.

#### 15 §

Av paragrafen framkommer att om en båt har flyttats till en sådan uppställningsplats som avses i 12 § 2, och ägaren är okänd, så ska en underrättelse om flyttningen anslås i den verkställande myndighetens eller kommunens lokal. Platsen för anslaget bör vara en plats där motsvarande underrättelser eller annan information till allmänheten normalt anslås. Förfarandet är inte avsett att motsvara kungörelsedelgivning enligt bestämmelserna i delgivningslagen (2010:1932).

Motsatsvis behöver en underrättelse enligt denna paragraf inte ske om båten flyttas enligt 12 § 1, dvs. till en plats nära där båten anträffades, eller om det är en skrotbåt som har flyttas.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.10.

#### 16 §

Av paragrafen framgår att om en båt har flyttats till en sådan uppställningsplats som avses i 12 § 2 ska underrättelser enligt 14 och 15 §§ innehålla en uppmaning att hämta båten inom viss tid och en upplysning om att äganderätten till båten annars kan gå förlorad.

De tidsfrister som ägaren ska beakta för att äganderätten inte ska gå förlorad finns angivna i 18 §.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.10.

#### 17 §

Enligt paragrafen tillfaller skrotbåtar som har flyttats omedelbart kommunen, om en kommunal myndighet har beslutat om flytten, och annars staten. Bestämmelsen innebär att äganderätten till skrotbåten övergår i och med att flyttningen av skrotbåten har påbörjats.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.11.

#### 18 §

Av paragrafen framgår att en båt som har flyttats till en sådan uppställningsplats som avses i 12 § 2 ska tillfalla kommunen, om kommunen har verkställt beslutet, och annars staten om vissa förutsättningar är uppfyllda.

Av *punkten 1* framgår att äganderätten övergår till kommunen eller staten om båten inte har hämtats ut inom en månad från det att underrättelsen delgavs enligt 14 §. Tidsfristen börjar löpa från den tidpunkt då delgivning skedde i enlighet med delgivningslagen (2010:1932).

Av *punkten 2* framgår att äganderätten övergår till kommunen eller staten om båten inte har hämtats ut inom sex månader från det att en underrättelse anslogs i enlighet med 15 §. Tidsfristen börjar löpa från den tid då underrättelsen anslogs i myndighetens lokal.

Av *första stycket 3* framgår att en äganderättsövergång även kan ske när ägaren får anses ha gett upp sin rätt till båten. Det kan t.ex. ske om ägaren uttryckligen uppger att han avstår äganderätten innan tidsfristerna i paragrafen har löpt ut.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.11.

#### 19 §

Av paragrafen framgår att om äganderätten har övergått enligt 17 eller 18 §, 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. Bestämmelsen ska således tillämpas på såväl skrotbåtar som andra båtar. Ersättningens ska bestämmas till ett skäligt belopp som ska beräknas efter att de kostnader som avses i 20 § har dragits av. En fordran på staten eller en kommun som uppstår pre-



skriberas enligt preskriptionslagen (1981:130). Det innebär bland annat att en okänd ägare, som efter äganderättens övergång ger sig till känna, kan begära ersättning så länge preskriptionstiden löper.

Vid beräkningen av ersättningen ska bl.a. beaktas att ägaren till båten inte är ersättningsskyldig för de kostnader som har uppkommit i samband med flyttningen om det görs sannolikt att ägaren har förlorat båten genom brott.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.11.

## 20 §

Genom paragrafen införs en skyldighet för ägaren att ersätta kostnaden för flyttningen av en båt samt ersätta kostnaden för de övriga åtgärder som har vidtagits med stöd av lagen. Med kostnader för flyttningen avses såväl kostnader för personal som verkställer flyttningen som direkta kostnader för t.ex. transporter eller utrustning som har varit nödvändiga för att genomföra flyttningen. Skyldigheten att betala ersättning för övriga kostnader som har vidtagits inkluderar exempelvis kostnader för förvaring av båten samt kostnader för att eftersöka ägaren. Kostnader som har uppstått genom att en båt har flyttats till en sådan plats som avses i 12 § 1 omfattas också av paragrafen.

Vidare framkommer att om ägaren gör sannolikt att båten har förlorats genom brott så behöver ägaren inte ersätta kostnader enligt denna paragraf. Bestämmelsen blir tillämplig om exempelvis en nyttjanderätts-havare har gjort sig skyldig till olovligt förfogande genom att överge båten eller om båten har blivit stulen.

Av 3 och 5 §§ framgår att det under vissa omständigheter är den senaste innehavaren av båten, som kan vara någon annan än ägaren, som blir ersättningsskyldig.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.12.

## 21 §

I paragrafen finns ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om ytterligare undantag från ersättningsskyldighet enligt denna lag.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.12.

## 22 §

Av paragrafen framkommer att de kostnader som inte kan tas ut av ägaren ska bäras av kommunen, om kommunen har beslutat om flyttningen, och annars av staten. Detta gäller även i de fall där ägaren har förlorat båten genom brott och därför enligt 20 § inte blir skyldig att ersätta kostnaderna.

Av paragrafen framgår också att om en fastighetsägare har begärt flyttning enligt 10 §, och kostnaderna inte täcks av ägaren, ska istället fastighetsägaren bära kostnaderna.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.12.

### 23 §

Enligt paragrafen ska värdet av båten avräknas från den ersättning som ska utgå enligt 20 § om äganderätten har övergått enligt 17 eller 18 §. Paragrafen innebär således att skyldigheten att ersätta kostnader som har 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. 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 i stället båtens verkliga värde ligga till grund för beräkningen av ersättningen. Vid 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 det inte kan sälja båten för samma pris som vid en försäljning under normala omständigheter.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.12.

### 24 §

Enligt paragrafen behöver inte båtar som förvaras på en sådan uppställningsplats som avses i 12 § 2 lämnas ut till ägaren förrän den ersättning som ägaren är skyldig att betala enligt 20 § har betalats.

Bestämmelsen omfattar inte skrotbåtar eftersom äganderätten övergår till kommunen eller staten omedelbart efter att flyttningen av båten har påbörjats.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.13.

### 25 §

Av paragrafen framkommer att beslut om flyttning av båtar enligt denna lag inte går att överklaga.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4.14.

## Lagförslagen i Naturvårdsverkets rapport Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar

### Nuvarande lydelse

Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall

1 § I denna lag förstås med

1. fordon: varje anordning som är eller har varit försedd med hjul, band, medar eller liknande och som inrättats huvudsakligen för färd på marken på annat sätt än på skenor,

2. registrerat fordon: fordon som är upptaget i vägtrafikregistret, det militära fordonsregistret eller motsvarande utländska register,

3. fordonsvrak: fordon som med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det har stått på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och som uppenbarligen har ringa eller inget värde.

Vad som sägs i lagen om ägare av fordon gäller, i fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, innehavaren och i fråga om övergivet fordon, den som senast varit ägare.

Om ägaren av ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret eller den som enligt andra stycket likställs med ägaren inte har fyllt 18 år, tillämpas det som sägs i lagen om ett fordons ägare i stället på den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret.

Detta gäller dock inte

1. om den underårige har förarbehörighet för fordonet, eller

2. i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förarbehörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

### Föreslagen lydelse

Lag (1982:129) om flyttning av fordon och fartyg i vissa fall

1 § I denna lag förstås med

1. fordon: varje anordning som är eller har varit försedd med hjul, band, medar eller liknande och som inrättats huvudsakligen för färd på marken på annat sätt än på skenor,

2. registrerat fordon: fordon som är upptaget i vägtrafikregistret, det militära fordonsregistret eller motsvarande utländska register,

3. fordonsvrak: fordon som med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det har stått på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och som uppenbarligen har ringa eller inget värde.

4. fartyg: vattenfarkost eller delar av en vattenfarkost avsedd att framdrivas med segel eller motor eller manuellt, t.ex. med åror eller paddel,

5. fartygsvrak: fartyg som med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det har legat på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och som uppenbarligen har ringa eller inget värde.

Vad som sägs i lagen om ägare av fordon eller fartyg gäller, i fråga om fordon eller fartyg som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, innehavaren och i fråga om övergivet fordon eller övergivet fartyg, den som senast varit ägare.

Om ägaren av ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret eller den som enligt andra stycket likställs med ägaren inte har fyllt 18

Vad som sägs i lagen om markägare gäller också den som på grund av avtal har rätt att upplåta ett område för parkering eller att förbjuda parkering inom området.

är, tillämpas det som sägs i lagen om ett fordonets ägare i stället på den förmyndare som har registrerats i vägtrafikregistret. Detta gäller dock inte

1. om den underårige har förtärbörighet för fordonet, eller
2. i fråga om ett släpfordon, om den underårige har förtärbörighet för ett fordon som kan dra släpfordonet.

*Om ägaren av ett fartyg eller den som enligt andra stycket likställs med ägaren inte har fyllt 18 år, tillämpas det som sägs i lagen om ett fartygs ägare i stället på den underåriges förmyndare.*

Vad som sägs i lagen om markägare gäller också den som på grund av avtal har rätt att upplåta ett område för parkering eller att förbjuda parkering inom området.

2 § Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om rätt för statlig eller kommunal myndighet att flytta fordon i särskilt angivna fall, när det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken eller av naturvårdsskäl.

2 § Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om rät för statlig eller kommunal myndighet att flytta fordon *eller fartyg* i särskilt angivna fall, när det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken *eller till sjöss* eller av naturvårdsskäl.

Har ett fordon under minst sju dygn i följd varit parkerat i strid mot sådant förbud eller villkor som avses i 1 § lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering och som har tillkännagetts enligt 2 § samma lag, får flyttning ske även om sådana förhållanden som anges i första stycket inte föreligger.

Har ett fordon under minst sju dygn i följd varit parkerat i strid mot sådant förbud eller villkor som avses i 1 § lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering och som har tillkännagetts enligt 2 § samma lag, får flyttning ske även om sådana förhållanden som anges i första stycket inte föreligger.

Ett registrerat fordon får också flyttas om det varit parkerat på annans mark under minst sju dygn i följd efter det att markägaren underrättat fordonets ägare om att det inte får vara parkerat på platsen. Kan fordonets ägare inte anträffas får fordonet flyttas om det varit uppställt under minst en månad i följd efter det att markägaren påbörjat försök att underrätta fordonsägaren.

Ett registrerat fordon får också flyttas om det varit parkerat på annans mark under minst sju dygn i följd efter det att markägaren underrättat fordonets ägare om att det inte får vara parkerat på platsen. Kan fordonets ägare inte anträffas får fordonet flyttas om det varit uppställt under minst en månad i följd efter det att markägaren påbörjat försök att underrätta fordonsägaren.

Regeringen får överlämna åt en eller flera myndigheter att meddela tillstånd för andra myndigheter att besluta och verkställa flytning av fordon.

3 § Fordon som flyttas med stöd av denna lag skall förvaras på en särskild för ändamålet avsedd uppställningsplats eller ställas så nära den plats där de anträffades att de lätt kan återfinnas.

Fordonsvrak skall i stället skrotas eller undanskaffas på annat sätt, så snart det lämpligen kan ske. I beslut om flytning skall anges om fordonet är att anse som fordonsvrak.

6 § Ett fordon som förvaras på en särskild uppställningsplats tillfaller kommunen om beslutet om flytning har verkställts av en kommunal myndighet och i annat fall staten om

1. ägaren har delgetts sådan underrättelse som avses i 5 § och inte hämtat fordonet inom en månad därefter,
2. ägaren inte har hämtat fordonet inom tre månader efter det att kungörelse skedde enligt 5 §, eller
3. ägaren får anses ha uppgett sin rätt till fordonet.

Fordonsvrak som har flyttats tillfaller omedelbart kommunen eller staten.

7 § Ägaren av ett fordon som har flyttats med stöd av denna lag är skyldig att ersätta kostnaden för flytningen och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Ersättningsskyldighet föreligger inte, om ägaren gör sannolikt att fordonet frånhänts honom genom brott.

Vid beräkning av ersättningen skall fordonets värde dras av från kostnaderna om

Regeringen får överlämna åt en eller flera myndigheter att meddela tillstånd för andra myndigheter att besluta och verkställa flytning av fordon *eller fartyg*.

3 § Fordon som flyttas med stöd av denna lag skall förvaras på en särskild för ändamålet avsedd uppställningsplats eller ställas så nära den plats där de anträffades att de lätt kan återfinnas.

Fordonsvrak *eller fartygsvrak* skall i stället skrotas eller undanskaffas på annat sätt, så snart det lämpligen kan ske. I beslut om flytning skall anges om fordonet är att anse som fordonsvrak *respektive fartygsvrak*.

6 § Ett fordon som förvaras på en särskild uppställningsplats tillfaller kommunen om beslutet om flytning har verkställts av en kommunal myndighet och i annat fall staten om

1. ägaren har delgetts sådan underrättelse som avses i 5 § och inte hämtat fordonet inom en månad därefter,
2. ägaren inte har hämtat fordonet inom tre månader efter det att kungörelse skedde enligt 5 §, eller
3. ägaren får anses ha uppgett sin rätt till fordonet.

Fordonsvrak *eller fartygsvrak* som har flyttats tillfaller omedelbart kommunen eller staten.

7 § Ägaren av ett fordon *eller ett fartyg* som har flyttats med stöd av denna lag är skyldig att ersätta kostnaden för flytningen och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Ersättningsskyldighet föreligger inte, om ägaren gör sannolikt att fordonet *eller fartyget* frånhänts honom genom brott.

Vid beräkning av ersättningen skall fordonets värde dras av från kostnaderna om

äganderätten har övergått enligt 6 §.

Kostnader, som inte tas ut av ägaren, skall bäras av staten eller, om flyttningsbeslutet har verkställts av kommunal myndighet, av kommunen. Vid flyttning enligt 2 § andra eller  tredje stycket skall sådana kostnader i stället bäras av den som begärt flyttningen.

Regeringen bemyndigas föreskriva om ytterligare undantag från ersättningsskyldigheten.

9 § Föremål som finns på eller i ett fordon anses vid tillämpningen av denna lag höra till fordonet. Om ett föremål som finns i ett fordonsvrak inte har varit avsett att stadigvarande brukas i fordonet, behandlas det dock enligt bestämmelserna i lagen (1938:121) om hittegods.

äganderätten har övergått enligt 6 §.

Kostnader, som inte tas ut av ägaren, skall bäras av staten eller, om flyttningsbeslutet har verkställts av kommunal myndighet, av kommunen. Vid flyttning enligt 2 § andra eller  tredje stycket skall sådana kostnader i stället bäras av den som begärt flyttningen.

Regeringen bemyndigas föreskriva om ytterligare undantag från ersättningsskyldigheten.

9 § Föremål som finns på eller i ett fordon *eller i ett fartyg* anses vid tillämpningen av denna lag höra till fordonet *eller fartyget*. Om ett föremål som finns i ett fordonsvrak *eller i ett fartygsvrak* inte har varit avsett att stadigvarande brukas i fordonet *eller fartyget*, behandlas det dock enligt bestämmelserna i lagen (1938:121) om hittegods.