Båtliv 2

Registerfrågan

Ur KB:s samlingar
Digitaliserad år 2013
KUNGL. BIBLIOTEKET
National Library of Sweden

Betänkande av utredningen om registrering av fritidsbåtar

SOU 1977:25

Båtliv 2

Registerfrågan

Betänkande av utredningen om registrering av fritidsbåtar

SOU 1977:25

52/88

Statens offentliga utredningar
1977:25
Jordbruksdepartementet

Båtliv 2

Registerfrågan

Betänkande av Utredningen om
registrering av fritidsbåtar
Stockholm 1977

Omslagsbild Jan Mark
Omslagsarrangemang Håkan Lindström
ISBN 91-38-03160-4
ISSN 0375-250X
Göteborgs Offsettryckeri AB
Stockholm 1977

Enligt sjölagen görs i fråga om fartyg skillnad mellan skepp och båt. Fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter betecknas skepp. Annat fartyg kallas båt.

I detta betänkande används genomgående begreppet fritidsbåt även där det enligt lagens text hade varit mera korrekt att skriva fritidsfartyg.

Till Statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet

Genom beslut den 18 december 1975 bemyndigade regeringen chefen för Jordbruksdepartementet att tillkalla en sakkunnig med uppdrag att utreda frågan om registrering av fritidsbåtar.

Med stöd av detta bemyndigande tillkallades den 5 februari 1976 som sakkunnig kulturchefen i Stockholm, direktören Bengt Schelin.

Som experter åt den sakkunnige förordnades den 5 februari 1976 departementsrådet Börje Alpsten, departementssekreteraren Håkan Boberg, hovrättsrådet Lennart Sjöstedt samt avdelningschefen Fredrik Trotzig.

Den 6 maj 1976 entledigades Håkan Boberg från uppdraget att vara expert i utredningen. Samma dag förordnades departementssekreteraren Kjell Nyman att fr.o.m. den 7 maj 1976 vara expert i utredningen.

Till sekreterare åt den sakkunnige förordnades den 5 februari 1976 överingenjören Olof Hörberg.

Avdelningsdirektör Magnus Berg, statskontoret, har medverkat i beredning av frågan om registerutformning, sett ur teknisk och ekonomisk synpunkt.

Utredningen antog namnet Utredningen om registrering av fritidsbåtar (URF).

Utredningen överlämnar härmed sitt betänkande.

Till betänkandet fogas särskilt yttrande av experterna Alpsten och Nyman.

Stockholm i juni 1977

Bengt Schelin /Olof Hörberg

Innehåll

Sammanfattning 9

1 Fritidsbåtutredningen 13
1.1 Utredningens förslag 13
1.2 Remissyttranden 13
1.2.1 Behovet av registrering 14
1.2.2 Registreringens omfattning 15
1.2.3 Registreringens organisatoriska uppbyggnad 17

2 Utredningen om registrering av fritidsbåtar 19
2.1 Utredningens direktiv 19
2.2 Utredningsarbetets uppläggning 20

3 Fritidsbåtbeståndet 23
3.1 Fritidsbåtundersökningen 23
3.2 Hushållens inköpsplaner 30
3.3 Annan information 33
3.4 Nuläge 35
3.5 Prognos 38

4 Behovet av registrering 41
4.1 Planeringsunderlag 41
4.1.1 För statliga myndigheter 41
4.1.2 För kommunala myndigheter 43

4.2 Övervakning och identifiering 47
4.2.1 Sjöräddning 47
4.2.2 Trafikövervakning 50
4.2.3 Sjöfynd 50
4.2.4 Stöld 51
4.2.5 Olaga införsel 52
4.2.6 Identifieringshjälpmedel 52
4.3 Avgiftsuppbörd 54
4.4 Övrigt 55

5 Några olika registertyper 61
5.1 Båtregister 62
5.2 Föreningsregister 63
5.3 Sjöfartsregistret 64
5.4 Bilregistret 67

6 Registreringsprocessen 69
6.1 Information och utbildning 70
6.2 Registeruppläggning 71
6.3 Drift 72
6.4 Uppföljning 72

7 Registreringsalternativ 75
7.1 Alternativ 1 76
7.1.1 Planeringsunderlag 77
7.1.2 Identifieringshjälpmedel 79
7.1.3 Avgiftsuppbörd 80
7.1.4 Kostnader 81
7.2 Alternativ 2 82
7.2.1 Planeringsunderlag 83
7.2.2 Identifieringshjälpmedel 83
7.2.3 Avgiftsuppbörd 83
7.2.4 Registerinnehåll 84
7.2.5 Databehandling 85
7.2.6 Kostnader 86

7.3 Alternativ 3 88
7.3.1 Planeringsunderlag 89
7.3.2 Identifieringshjälpmedel 89
7.3.3 Avgiftsuppbörd 89
7.3.4 Registerinnehåll 90
7.3.5 Databehandling 91
7.3.6 Kostnader 93
7.4 Sammanställning 95

8 Utredningens överväganden och förslag ... 97
8.1 Behovet av registrering 97
8.1.1 Planering 98
8.1.2 Identifiering.....100
8.1.3 Avgiftsuppbörd 102
8.2 Utredningens alternativ 107
8.3 Val av alternativ 109
8.3.1 Registeruppgifter 109
8.3.2 Registeravgränsning 113
8.4 Uppföljning 114
8.5 Utredningens förslag 115
8.5.1 Planering 115
8.5.2 Identifiering 115
8.5.3 Avgiftsuppbörd 116

Särskilda yttranden
Nr 1 av Börje Alpsten 119
Nr 2 av Kjell Nyman 129
Bilaga 1 Fritidsbåtutredningens betänkande,
Kapitel 10 Registrering 137
Bilaga 2 Sjöfartsverkets identifieringssystem .159
Bilaga 3 Utformning av båtmärke. Exempel ...163

Sammanfattning

Antalet fritidsbåtar i Sverige hösten 1976 kan enligt utredningen uppskattas till ca 700 000. Det årliga nettotillskottet har under senare år uppgått till ca 40 000 båtar. Antalet uttjänta båtar uppskattas till drygt 10 000 per år. Under perioden 1975 - 1980 torde försäljningen komma att uppgå till ca 200 000 enheter.

Utredningen har, när det gäller registrering av fritidsbåtar, utformat tre alternativ. Alternativen medger en behovsanpassad stegvis utveckling av samhällets åtgärder. Samtliga alternativ tillgodoser främst följande behov, men i olika hög grad och med olika medel.

- o Planeringsunderlag för samhällets myndigheter.
- o Identifiering av fritidsbåt vid sjöräddning, sjöfynd, m.m.
- o Uppbörd av båtavgift och kontroll av att denna erlagts.

Alternativ 1 skall ses som ett grundalternativ. Enligt detta erfordras inte något register över fritidsbåtar utan endast ett enkelt adressregister för avgiftsavisering, om båtavgift skall erläggas.

I alternativ 2 tillkommer ett enkelt datorbaserat fritidsbåtregister. Detta ger möjlighet att i begränsad utsträckning ta fram statistik beträffande de båtar och båtägare som registrerats.

Datorbearbetningen sker med relativt långa tidsintervall. Vid dessa framställs utdrag av hela båtregistret på ett

slags fotofilmkort, s k mikrofiche, som sänds till dem som ofta behöver ha tillgång till registerinformation. Funktionerna ingår i eller har sina direkta motsvarigheter i befintliga ADB-system för administration av förenings-register.

I alternativ 3 används ett avancerat datorsystem. Detta möjliggör bl.a. lagring av fler uppgifter om båtarna än i alternativ 2. Härigenom blir det möjligt att - beroende av registrets omfattning och innehåll - ta fram ytterligare statistik beträffande de båtar och båtägare som registrerats. Funktionerna ingår i eller har sina direkta motsvarigheter i bilregistersystemet. Detta förutsätts även kunna ut-nyttjas för uppläggning och drift av ett fritidsbåtregister.

Engångskostnaderna för alternativen 1, 2 och 3 varierar mellan ca 30 och ca 55 kronor per båt, räknat per 100 000 båtar. För 400 000 båtar blir motsvarande kostnad 10 - 30 kronor per båt.

Den årliga driftkostnaden beräknas i alternativ 1 till 3 - 4 kronor, i alternativ 2 till 8 - 9 kronor och i alternativ 3 till 12 - 14 kronor per båt, beroende på det totala antalet båtar som omfattas av registreringen. I dessa kostnader ingår inte kostnader för samhällets kontroll av efterlev-nanden av utfärdade bestämmelser.

Utredningen föreslår beträffande planering och identifiering:

- Med lämpligt tidsintervall genomförs en riksomfattande statistisk undersökning beträffande hela fritidsbåtbe-ståndet.
- Undersökningen utförs i samband med en av andra skäl bedriven och bekostad undersökning.
- Kommunala myndigheter organiserar vid behov särskilda båtplatsköer samt permanenta samarbetsorgan (båtråd) med företrädare för båtorganisationerna inom kommu-nerna.

- Alla fritidsbåtar bör vara försedda med skyltar med ägarens namn, adress och telefon, utförda och anbringade enligt polisens rekommendationer i broschyren "Skydda din båt".
- Båtägare och båtklubbar medverkar i ökad utsträckning till att båt förses med båtens namn och hemort och att man då eftersträvar att båtar av samma typ från en och samma hemort inte får samma namn.
- Det identifieringssystem, som sjöfartsverket tagit fram, utvecklas att gälla alla båttyper som i någon större utsträckning kan bli böremål för sjöräddningsinsatser.

Om det beslutas att båtavgift skall erläggas, erfordras en metod för avgiftsuppbörd och för kontroll av att avgiften erlagts. Enligt alternativ 1 försäljs ett märke, som anbringas synligt på båten. Detta märke erfordras i samtliga alternativ.

Metodiken för uppbörd av avgift och kontroll av att denna erlagts, föreslås bli följande.

- Den myndighet som har att handlägga fritidsbåtfrågor lämnar information om avgiftens syfte och om erforderliga åtgärder i detta sammanhang.
- Informationen upprepas i erforderlig omfattning.
- Avgiften erläggs på posten före den 1 maj varje år. Som kvitto erhålls ett märke enligt exempel i bilaga 3.
- Märket, som är självhäftande, anbringas väl synligt på båtens vänstra sida (babord), så att det kan observeras på håll under färd men också vid stillaliggande i hamn.
- Kontroll av att avgift erlagts, sker i samband med trafikkontroller o.d.

Den tidigare fritidsbåtutredningen, som avlämnade sitt betänkande år 1974, föreslog att en årlig grundavgift (20 kr) skulle erläggas av alla båtar som framdrivs med motor eller segel. En tilläggsavgift (30 kr) skulle erläggas av

alla båtar med minst 10 hästkrafters motor eller 10 kvadratmeters segel. Om fritidsbåtutredningens förslag genomförs skulle grundavgift för närvarande erläggas av ca 420 000 båtar. Tilläggsavgift skuller erläggas av ca 170 000 båtar.

Utredningen om registrering av fritidsbåtar föreslår, om båtavgift skall erläggas i huvudsaklig överensstämmelse med fritidsbåtutredningens förslag, att alternativ 1 skall tillämpas. Detta innebär, att något register över fritidsbåtar inte behöver läggas upp. För avgiftsavisering inrättas ett enkelt adressregister i likhet med vad som gäller för jaktkort.

Om det för vissa fritidsbåtar beslutas om en årlig avgift som är avsevärt högre än den som angavs av fritidsbåtutredningen, bör dessa båtar registreras. En registrering bör då begränsas till båtkategorier som i första hand används i kustfarvatten och de större insjöarna. I annat fall måste en betydande utbyggnad ske av övervakningsresurserna.

Ett sådant register bör därför i ett första skede endast omfatta alla motorbåtar med minst 20 hästkrafters motorstyrka och alla segelbåtar med minst 10 kvadratmeters segelyta (krysställ). Registret bör utformas enligt alternativ 3, dvs på samma sätt som bilregistret. Det skulle komma att omfatta ca 100 000 båtar i nuläget.

Vissa båtar bör kunna befrias från en båtavgift om en sådan införs, t.ex. båtar som ägs av samer, fiskare och bofast skärgårdsbefolkning eller som används i organiserad ungdoms- eller idrottsverksamhet.

1 Fritidsbåtutredningen

Fritidsbåtutredningen, som tillsattes den 29 juni 1970, lade fram sitt betänkande Båtliv, Samhället och Fritidsbåtarna (SOU 1974: 95) den 10 december 1974.

1.1 Utredningens förslag

I betänkandets tionde kapitel behandlas utredningens överväganden och förslag beträffande registrering av fritidsbåtar. Se bilaga 1.

Utredningen föreslog en obligatorisk registrering av alla segelbåtar och motordrivna båtar som mera stadigvarande används inom svenskt sjöterritorium, om dess ägare har hemvist i Sverige eller båten har hemmahamn i riket. Antalet registreringspliktiga båtar uppskattades vid registreringens införande till ca 360 000.

Registret över fritidsbåtar skulle enligt förslaget samordnas med fartygsregistren vid Stockholms tingsrätt.

Utredningen anförde, att om principbeslut fattas att inrätta ett fritidsbåtregister i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag, borde en särskild arbetsgrupp tillsättas för att utreda ett stort antal detaljfrågor som rör registrets innehåll m m.

1.2 Remissyttranden

Drygt 60 remissinstanser har lämnat yttrande över fri-

tidsbåtutredningens betänkande. Flertalet av dessa instanser har ägnat frågan om obligatorisk registrering stort intresse.

Flertalet remissinstanser tillstyrkte i princip en registrering, men de flesta gjorde dock erinringar beträffande utredningens förslag. De i yttrandena framförda synpunkterna är i hög grad divergerande på vissa väsentliga punkter.

I sammandrag redovisas i det följande remissinstansernas synpunkter på behovet av registrering samt dess omfattning och organisatoriska form.

1.2.1 Behovet av registrering

Utredningen ansåg att en registrering skulle ge det erforderliga underlaget för planering av en statlig och kommunal satsning på bl a hamnbyggande enligt utredningens förslag. Registreringen och den därmed sammanhängande numreringen av vissa fritidsbåtar skulle vidare underlätta spaning efter t ex saknade båtar, möjliggöra uppföljning av föreslagen frivillig förarutbildning m. m. och öppna en möjlighet till direkt information till båtägarna i t ex sjösäkerhets- och sjötrafikfrågor.

Överbefälhavaren, rikspolisstyrelsen och generaltullstyrelsen anförde att registrering skulle ge ökade möjligheter till övervakning och identifiering av fritidsbåtar.

Bland de övriga remissorgan som ansåg att det förelåg ett behov av registrering, kan i övrigt nämnas statens naturvårdsverk, länsstyrelserna i Stockholms län, Södermanlands län, Kalmar län, Göteborgs och Bohus län och Värmlands län liksom Tjänstemännens centralorganisation, riksskatteverket och Sveriges riksidrotts-

förbund.

Sjösäkerhetsrådet ansåg - i de fem fall de anförda skälen för en obligatorisk registrering låg inom ramen för dess kompetensområde - att argumenteringen för en registrering var mycket svag.

Sjöfartsverket ansåg att intet av de i utredningen anförda skälen för registrering - bortsett från som bokföringsunderlag för båtavgift - ensamt hade den bärkraft att det kan motivera registrering. Statskontoret kände tveksamhet beträffande motiven för och konsekvenserna av en registrering men avvisade inte förslaget, om registrering krävs för uppbörd av avgift kombinerad med ytterligare bärande motiv. Ytterligare några remissinstanser, bl a riksrevisionsverket, statistiska centralbyrån och konsumentverket anförde tveksamhet med främst motivet att kostnaderna för registret borde vägas mot nyttan och syftet av detsamma. I dessa fall uteslöt dock remissorganen inte behovet av registrering för uppbörd av en eventuell båtavgift, vilken dock inte av nödvändighet måste införas i av utredningen föreslagen form.

Bland dem som ej anslöt sig till förslagen beträffande en obligatorisk registrering märktes främst företrädare för den organiserade båtsporten. Sjösportens samarbetsdelegation ansåg att kostnaderna inte motsvarar de fördelar som kan nås men att registrering kan underlätta en eventuell avgiftsuppbörd.

1.2.2 Registreringens omfattning

Utredningen föreslog registrering av alla fritidsbåtar, framdrivna med motor eller segel. Ett flertal remissinstanser lämnade synpunkter i denna del. Utredningsförslaget stöddes eller lämnades i stort utan erinran av

bl a överbefälhavaren, rikspolisstyrelsen, försäkringsinspektionen och länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län.

Sjöfartsverket, generaltullstyrelsen, naturvårdsverket, datainspektionen, statskontoret, statistiska centralbyrån, konsumentverket, länsstyrelserna i Stockholms län, Södermanlands län, Östergötlands län, Kalmar län, Värmlands län och Kopparbergs län samt Landsorganisationen hörde till de remissinstanser som förordade eller föreslog ytterligare utredning om begränsningar av registreringen. Bland de skäl som angavs återfinns:

att en registrering som omfattar även båtar i ett avgränsat område - "hemmaviken" - kan uppfattas som ett integritetskränkande självändamål som kan leda till brister i fullgörande av anmälningsskyldigheten till registret.

att tillsyn av registreringsplikten kräver oproportionerligt stora övervakningsinsatser och kontroll

att svårigheter och höga kostnader är förknippade med vidmakthållandet av ett båtregister med föreslagen omfattning.

Bl a ovan anförda skäl ansågs tala för att registreringen begränsas till båtar över en viss minsta längd, t ex 6 m, eller med en viss minsta motorstyrka, t ex 10 hkr, eller med en viss minsta segelyta, t ex 10 m^2.

Å andra sidan påpekade länsstyrelsen i Hallands län och Svenska båtindustriföreningen att ur olycksfallssynpunkt och för information i säkerhetsfrågor till båtägarna borde även av utredningen undantagna båtar - t ex roddbåtar - vara registreringsskyldiga. Fiskeristyrelsen ansåg att ur fisketillsynssynpunkt borde även bl a roddbåtar omfattas av registreringen.

1.2.3 Registreringens organisatoriska uppbyggnad

Utredningen föreslog att ett register för fritidsbåtar borde samordnas med det fartygsregister som främst avser yrkessjöfarten. Samma registermyndighet - Stockholms tingsrätt - skulle sköta de båda registren. Flertalet remissinstanser lämnade utredningens förslag i denna del utan erinran eller underströk behovet av ytterligare utredning.

Riksrevisionsverket, statskontoret, statistiska centralbyrån, riksskatteverket, länsstyrelsen i Östergötlands län, bilregisternämnden, transportnämnden och båtförsäkringsföreningen ansåg att om ett båtregister införs borde detta förläggas till bilregistret på central nivå och länsstyrelserna på lokal nivå. Härigenom skulle man kunna ta tillvara de erfarenheter som vunnits vid bilregistrets införande och även underlätta beredskapsplanering vid t ex drivmedelsransonering.

Sjöfartsverket anmälde viss tveksamhet till förslaget att förlägga registret till Stockholms tingsrätt och omnämnde att vissa av de berörda fritidsbåtarna redan är registrerade i ett inom sjöfartsinspektionen vid sjöfartsverket fört register.

2 Utredningen om registrering av fritidsbåtar

Regeringen beslöt den 18 december 1975 att tillsätta en särskild utredning om registrering av fritidsbåtar.

2.1 Utredningens direktiv

I direktiven till utredningen anförde föredraganden, chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet Lundkvist:

> "Fritidsbåtutredningen har i betänkandet (SOU 1974:95) Båtliv - Samhället och Fritidsbåtarna föreslagit bl a obligatorisk registrering av alla motordrivna båtar och segelbåtar inom svenskt sjöterritorium om dess ägare har hemvist i Sverige eller båten har hemmahamn i riket. Utredningen har samtidigt förklarat att en rad frågor som hänger samman med den närmare utformningen av ett sådant register behöver utredas ytterligare genom en särskild arbetsgrupp.
>
> Betänkandet har remissbehandlats. I remissyttrandena har bl a föreslagits att registreringsplikten begränsas till att omfatta båtar över viss storlek eller med en viss minsta motorstyrka. Även frågan om registreringens organisatoriska uppbyggnad föreslås bli ytterligare prövad.
>
> Jag delar den uppfattning som utredningen och vissa remissinstanser har redovisat att registreringsfrågan bör prövas ytterligare. En särskild sakkunnig bör tillkallas för detta ändamål.
>
> Mot bakgrund av bl a de synpunkter som har framkommit i vissa remissyttranden bör den sakkunnige pröva omfattningen av en registreringsplikt. Den sakkunnige bör därvid överväga de andra möjligheter som kan finnas att få information om de fritidsbåtar som enligt den sakkunniges bedömande inte bör omfattas av en registreringsplikt. Alternativa förslag i fråga om omfattningen av en registreringsplikt bör

redovisas liksom kostnaderna för olika alternativ. I likhet med vad som gäller för bilregistret skall kostnaderna för ett registers uppläggning och drift täckas av avgifter.

Den sakkunnige bör mot bakgrund av redovisade alternativ även utarbeta förslag till ett båtregisters organisatoriska uppbyggnad samt de övriga förslag som kan erfordras för att en obligatorisk registrering skall kunna genomföras. Den sakkunnige bör härvid bl a överväga möjligheterna att knyta registret till myndighet med erfarenhet av registerhållning.

Den sakkunniges arbete bör kunna avslutas under hösten 1976".

2.2 Utredningsarbetets uppläggning

Utredningen om registrering av fritidsbåtar (i fortsättningen vid behov förkortat till URF) har sett som sin uppgift att närmare pröva skälen för registrering för att därav kunna dra slutsatser beträffande behovet av registrering, dess omfattning samt praktiska utformning och genomförande.

Som ett viktigt led i detta arbete har utredningen inledningsvis sammanställt uppgifter som kan belysa fritidsbåtbeståndet i nuläget samt dess utveckling under de närmaste åren.

För att erhålla underlag för sitt arbete har URF haft överläggningar med skilda intressegrupper samt fortlöpande kontakt med direkt berörda myndigheter. Särskilda experter har anlitats i vissa specialfrågor rörande ADB.

Utredningen har därvid först kartlagt vilka skäl som talar för att ett sådant fritidsbåtregister läggs upp. Samtidigt har härvid prövats vilka andra lösningar som står till buds. Detta gäller särskilt behovet av hjälpmedel för att underlätta övervakning och identifiering av fritidsbåtar men även behovet av underlag för samhällets planering av

hamnbyggnader m m.

Enligt utredningens direktiv har mot denna bakgrund utformats alternativ i fråga om omfattningen av registreringsplikt och beträffande ett registers uppbyggnad m.m.

Därefter har utredningen prövat hur dess alternativ kan genomföras och tillämpas samt vilken organisatorisk form som bör tillämpas och vilken myndighet som bör ha ansvaret för registerhållning och drift.

Kostnaderna har framräknats för de olika alternativen, dels när det gäller uppläggningen av registret, dels för registrets drift.

Utredningen har slutligen redovisat sitt ställningstagande och förslag beträffande val av alternativ.

3 Fritidsbåtbeståndet

Fritidsbåtutredningen tillsattes den 29 juni 1970. I direktiven till denna utredning konstaterades att antalet fritidsbåtar ökat kraftigt och att detta bl a medför att behovet av småbåtshamnar och av olika serviceåtgärder ökar starkt.

En översiktlig inventering av antalet fritidsbåtar av olika typer borde därför inledningsvis ske som grund för fritidsbåtutredningens fortsatta arbete.

Enligt de lämnade direktiven genomförde fritidsbåtutredningen en sådan inventering, benämnd "Fritidsbåtundersökningen". Senare har fritidsbåtbeståndet belysts av vissa andra undersökningar, företagna i delvis annat syfte.

Utredningen om registrering av fritidsbåtar lämnar i detta avsnitt en sammanställning av de tillgängliga uppgifter som är ägnade att belysa fritidsbåtbeståndet i nuläget.

3.1 Fritidsbåtundersökningen

Fritidsbåtundersökningen genomfördes hösten 1971 av statistiska centralbyrån på uppdrag av fritidsbåtutredningen. Undersökningen syftade till att utröna antalet fritidsbåtar av olika typer, materialslag och ålder samt med olika användningssätt, utnyttjandegrad, förtöjnings- och uppläggningsplats, säkerhetsutrustning etc.

Utredningen har redovisats i detalj i en särskild rapport (Fritidsbåtundersökningen Ds Jo 1973:2) men har även

intagits som en bilaga till fritidsbåtutredningens betänkande (SOU 1974:95). I detta sammanhang är det emellertid främst det totala antalet fritidsbåtar och antalet båtar av vissa typer som är intressant.

I samband med en statistisk arbetskraftundersökning i november 1971 tillfrågades 17 688 personer (under 75 års ålder) om de eller någon medlem i deras hushåll ägde någon fritidsbåt. Från 947 personer kunde ej svar erhållas. 13 676 svarade nej. Hushållen hade sammanlagt 3 533 båtar, som av ägaren betecknades som fritidsbåt. Båtar som huvudsakligen användes i yrkes- eller nyttotrafik ingick således ej.

Det på grundval av dess uppgifter skattade totala antalet fritidsbåtar i riket uppgick till 505 500.

För att utröna båtbeståndets struktur användes vid intervjuerna vissa bundna svarsalternativ till frågan "Vad för slags båt äger Ni(Er familj)?" På detta sätt kunde båtbeståndet uppdelas i de åtta olika båttyper som anges i tabell 3.1.

Det är här att notera att "Segelbåt med möjligheter till enbart tillfällig övernattning" observerats i så få fall att denna båttyp i statistiken har sammanslagits med "Ruffad segelbåt avsedd för övernattning".

Fritidsbåtundersökningen anförde i en kommentar till denna tabell: "Roddbåten är den vanligaste typen av fritidsbåt. Nästan lika vanlig är den öppna båten med motor på mindre än 10 hästkrafter. Tillsammans svarar dessa två båttyper för mer än två tredjedelar av hela antalet fritidsbåtar.

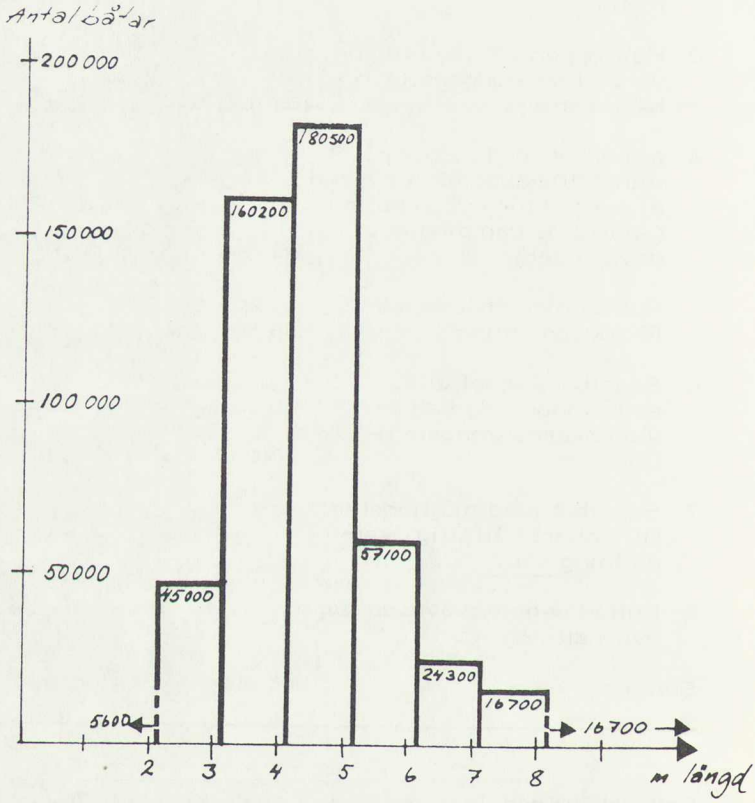
Endast 7,5% av båtarna är segelbåtar (typerna 6 - 8) medan drygt hälften är motorbåtar (typerna 3 - 5)".

Tabell 3.1 Antal båtar i riket i november 1971 uppdelade på båttyper.

Båttyp	Antal båtar	Andel i procent
1 Kanot avsedd för paddling	13 600	2,7
2 Jolle, eka, roddbåt utan motor	188 700	37,3
3 Helt öppen båt med motor, vars styrka understiger 10 hästkrafter	161 400	31,9
4 Motorbåt med motor på minst 10 hästkrafter; båten ej avsedd för övernattning (sportbåt, campingbåt, daycruiser)	64 800	12,8
5 Ruffad motorbåt avsedd för övernattning	38 800	7,7
6 Segelbåt, segeljolle, segelkanot e d, helt utan övernattningsmöjligheter	20 900	4,1
7 Segelbåt med möjligheter till enbart tillfällig övernattning samt	..	..
8 Ruffad segelbåt avsedd för övernattning	17 200	3,4
Summa	505 500	100

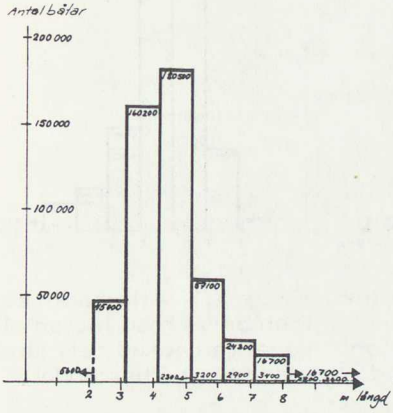
Fritidsbåtutredningen anförde i anslutning till sin presentation av undersökningens resultat: "Undersökningen visar vidare att ca 1,5 miljoner människor ingick i de hushåll som ägde fritidsbåt. Dessutom torde en betydande mängd människor utanför båtägarhushållen ha haft tillfälle att i större eller mindre utsträckning utnyttja båtarna för friluftsliv och rekreation".

Utredningen om registrering av fritidsbåtar har på ett par punkter studerat fritidsbåtundersökningens resultat något närmare. Detta gäller bl a frågan om båtarnas längd, eftersom längden har nämnts av vissa remissinstanser som en av de faktorer som kunde vara gränssättande när det gäller obligatorisk registrering eller ej.

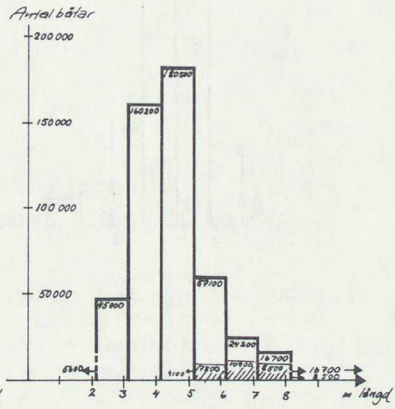


Figur 3.1 Diagram visande fördelningen av samtliga båtar efter längd. Uppdelning har skett i vissa längdklasser. Diagrammet omfattar 95,6% av alla båtar. 1,1% har kortare längd än 2,3 meter och 3,3% är längre än 8,2 meter. Drygt 90% av alla båtar är kortare än 6,2 meter.

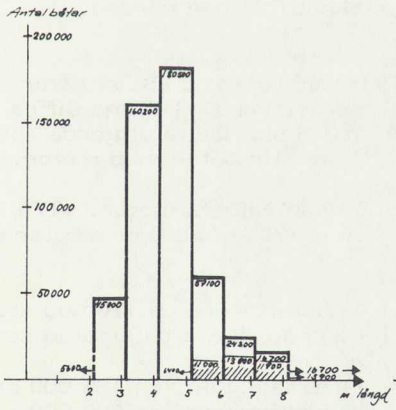
Eftersom det kan vara av intresse att översiktligt studera längdfördelningen bland de större segelbåtarna, ruffade motorbåtarna etc, markeras denna i figur 3.2 - 3.7.



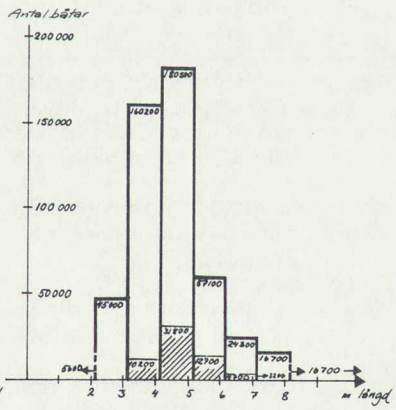
Figur 3.2 Större segelbåtar med möjlighet till övernattning (streckad del) jämfört med hela båtbeståndet.



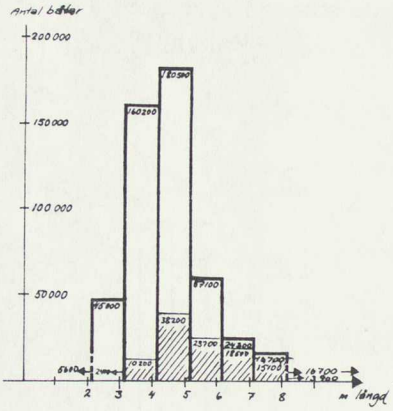
Figur 3.3 Ruffade motorbåtar avsedda för övernattning (streckad del) jämfört med hela båtbeståndet.



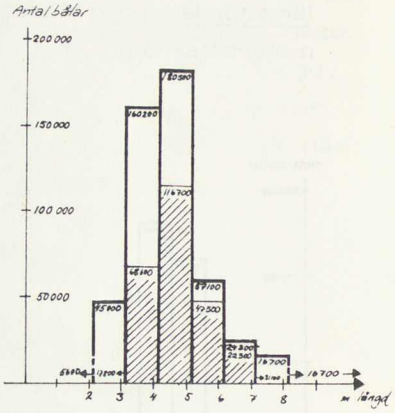
Figur 3.4 Båtar avsedda för övernattning (streckad del) jämfört med hela båtbeståndet.



Figur 3.5 Motorbåtar med motor på minst 10 hästkrafter, ej avsedda för övernattning, (streckad del) jämfört med hela båtbeståndet.



Figur 3.6 Båtar avsedda för övernattning samt båtar med minst 10 hästkrafters motor (streckad del) jämfört med hela båtbeståndet.



Figur 3.7 Alla båtar som framdrivs med motor eller segel (streckad del) jämfört med hela båtbeståndet.

Vissa remissinstanser har angivit som önskvärt att kunna tillämpa en viss lägsta motorstyrka som gränsvärde för registrering. Utredningen har, grundat på fritidsbåtundersökningens material, framräknat följande värden.

- Av totalt 505 500 fritidsbåtar hade 282 283 st båtar (56%) uppgivits ha viss motorstyrka. I denna siffra ingick segelbåtar med 17 043 st. Detta utgjorde 45% av alla segelbåtar och 6% av alla båtar med motor.

- Fritidsbåtar med högst 5 hästkrafters motor, 117 972 st. Av dessa var 106 686 st (90%) helt öppna båtar utan segel.

- Fritidsbåtar med högst 9 hästkrafter, ca 170 000 st. Av dessa var 152 362 (90%) helt öppna båtar utan segel.

- Fritidsbåtar med högst 11 hästkrafter, ca 185 000 st.
  17 hästkrafter, ca 200 000 st.

- Fritidsbåtar med högst 20 hästkrafter, 224 259 st. Av dessa var 208 654 st öppna båtar eller motorbåtar (93%).

Fritidsbåtar med mer än 20 hästkrafter uppgick totalt till 58 024 st, d v s 21%. Dessa hade följande motorstyrkor.

21 - 32 hkr	13 018 st
33 - 42 hkr	14 353 st
43 - 52 hkr	9 736 st
53 - 85 hkr	9 723 st
86 - hkr	11 194 st

Fritidsbåtutredningen har sett båtlivet som en folkrörelse, där båtorganisationernas arbete utgör en mycket värdefull del. Utredningen om registrering av fritidsbåtar har därför med hjälp av fritidsbåtutredningens material undersökt, hur stor del av båtarna som vid undersökningstillfället tillhörde någon båtklubb.

Följande värden har framräknats.

- Större segelbåtar med möjlighet till övernattning, 69% av 17 200 st.
- Ruffad motorbåt avsedd för övernattning, 52% av 38 800 st.
- Båtar med övernattningsmöjlighet, tillsammans 57% av 56 000 st.
- Motorbåt med motor på minst 10 hästkrafter, ej avsedd för övernattning (sportbåt, campingbåt, daycruiser), 20% av 64 800 st.
- Större segelbåt, ruffad motorbåt och motorbåt med minst 10 hästkrafter enligt ovan, tillsammans 38% av 120 800 st.
- Segeljolle, segelkanot utan övernattningsmöjlighet, 28% av 20 900 st.
- Helt öppen båt med motor vars styrka understiger 10 hästkrafter, 5% av 161 400 st.
- Samtliga båtar med motor eller segel, 20% av 303 100 st.
- Samtliga båtar, inklusive kanot avsedd för paddling, jolle, eka och roddbåt utan motor, 12% av 505 500 st.

Detta kan jämföras med andelen förtöjningsplats (7,4%) eller uppläggningsplats (5,8%) i klubbhamn i förhållande till det totala antalet förtöjningsplatser respektive uppläggningsplatser. Omkring hälften av alla fritidsbåtar, som tillhör någon båtklubb, förtöjs eller läggs upp på annan plats än i båtklubb.

3.2 Hushållens inköpsplaner

Hushållens inköpsplaner (HIP) är namnet på en undersökning, som genomförs av statistiska centralbyrån (SCB) med visst tidsintervall.

Medel har beviljats av riksdagen för löpande undersökning av hushållens inköpsplaner fr o m budgetåret 1973/74. Undersökningar genomförs av SCB i samband med varje kvartalsskifte. HIP omfattar bl a frågor om bilinnehav, verkställda och planerade bilinköp, verkställda och planerade semesterresor, innehav av fritidsbåtar m.fl. varaktiga konsumtionsvaror samt även vissa attitydfrågor om utvecklingen av den ekonomiska situationen.

SCB anför att ett av syftena med HIP är att ge underlag för bl a prognoser rörande utvecklingen av efterfrågan på vissa varaktiga konsumtionsvaror. De skattningar som SCB presenterar kan dock ännu inte av olika skäl utan vidare användas för prognosändamål.

En skattning av innehavet av fritidsbåtar återkommer en gång årligen. Intervjuerna genomförs till sin huvuddel under oktober månad. Resultat av undersökningen hösten 1973, 1974 och 1975 har redovisats i "Statistiska meddelanden" P1974:5, P1975:2 och P1976:3.1.

SCB anför bl a följande beträffande undersökningsobjekt och urval: "Undersökningsobjektet, HIP-hushållet, är uppbyggt på något av följande sätt:

i) två sammanboende vuxna personer (man och kvinna), oavsett civilstånd samt deras eventuella barn,
ii) en vuxen person samt hans/hennes eventuella barn".

Från denna population har man dragit bort de hushåll där huvudmannen är 75 år eller mer, där personer omhändertagits för långvarig samhällsvård och där man är bosatt utomlands minst ett år framåt.

Undersökningen redovisar fritidsbåtinnehavet med uppdelning efter hushållsinkomst, huvudmannens (i hushållet) ålder och bostadsort (storstadslän, skogslän och övriga län).

Undersökningen redovisar även fördelningen efter inköpstillfälle med uppdelning på ny och begagnad båt och med uppgift om genomsnittligt totalpris samt fördelning efter inköpspris med uppdelning på nya och begagnade båtar.

HIP ger liksom fritidsbåtundersökningen uppgift om det totala antalet båtar men däremot inte uppgift om antalet båtar av olika typer. Några större förändringar i fritidsbåtbeståndets struktur kan dock inte ha skett sedan 1971, även om under senare år vissa ändringar skett i den andel som olika båttyper har av försäljningsvolymen.

Urvalet i HIP omfattar ca 10 000 hushåll. Bortfallet av intervjuobjekt var ca 15% vid intervjun hösten 1975. Detta bortfall orsakas av vägran (10,7%) eller av andra skäl.

Om man antar att båtinnehavet är lika vanligt inom bortfallsgruppen som inom de hushåll som har intervjuats, går det att få fram relativt säkra värden på rikets totala antal fritidsbåtar.

I redovisningen av undersökningsresultaten anger SCB ett visst värde tillsammans med ett annat mindre värde

inom parentes. Om värdet t ex anges som 532 600 med parentesen (28 500) betyder detta att man med 95% säkerhet kan ange att det riktiga värdet ligger inom intervallet 504 100 - 561 100.

I tabell 3.2 redovisas det av SCB framräknade totala antalet fritidsbåtar, grundat på intervjuer hösten 1973, 1974 och 1975 samt med ovan gjorda antaganden beträffande bortfallet.

Tabell 3.2 Skattning av antalet fritidsbåtar i riket

	1973	1974	1975
Antal båtar	532 600 (28 500)	625 500 (30 500)	630 400 (29 500)
Antal hushåll	3 580 700 (27 000)	3 512 700 (26 800)	3 502 600 (19 400)

Fritidsbåtutredningen uppskattade hösten 1974 antalet fritidsbåtar till ca 600 000. Enligt HIP uppgick antalet till 625 500 med konfidensintervallet 595 000 - 656 000.

Några få hushåll har mer än en båt. Det gäller i ca 1,5% av fallen. Om man bortser från detta kan man överslagsvis finna, med ledning av ovanstående siffror, att ungefär vart sjätte hushåll hade en fritidsbåt år 1975.

Fritidsbåtundersökningen omfattade nära 18 000 intervjuobjekt och gav därför, genom det jämfört med HIP ca 80% större underlaget, en något säkrare beräkningsgrund. I gengäld genomförs HIP årligen. Även om det i de skattade värdena kan finnas mindre osäkerheter (5% fel utgör drygt 30 000 båtar exempelvis), kan man genom HIP få fram en följd av värden som med ökad säkerhet kan indikera läge och utveckling.

3.3 Annan information

Ur tullverkets statistik över den årliga exporten och importen kan man hämta uppgifter beträffande "Lustfartyg och skrov därtill" och beträffande "Roddbåtar och paddelkanoter".

Importen är hela tiden större än exporten. I tabell 3.3 är importöverskottet framräknat. För att kunna använda siffermaterialet tillsammans med fritidsbåtundersökningens värden redovisas materialet från år 1972 och framåt.

Tabell 3.3 Tullverkets statistik beträffande export och import av lustfartyg och skrov därtill samt roddbåtar och paddelkanoter.

	1972	1973	1974	1975
Lustfartyg och skrov				
Import	6 851	8 781	8 958	9 087
Export	2 773	3 823	2 826	3 052
Importöverskott	4 078	4 958	6 132	6 035
Roddbåt och paddelkanot				
Import [1]	16 823	26 668	29 572	28 578
Export	641	836	1 747	1 719
Importöverskott	16 182	25 832	27 825	26 859
Summa				
Import	23 674	35 449	38 530	37 665
Export	3 414	4 659	4 573	4 771
Importöverskott	20 260	30 790	33 957	32 894

Tabellen visar bl a att importen av fritidsbåtar ökat med ca 60% om man jämför år 1975 med år 1972. Under samma tid har exporten ökat med ca 40%.

1) I dessa siffror ingår uppblåsbar jolle med följande antal: 3 879 (år 1972), 7 395, 6 764, och 7 442 (år 1975).

Statistiska centralbyrån framställer inom ramen för sin industristatistik årligen uppgifter beträffande "Produktion och leveranser av fartyg och båtar m m ", se tabell 3.4.

Tabell 3.4 Statistiska centralbyråns statistik beträffande leveranser av båtar

	1972	1973	1974	1975
Segelbåtar	3 454	3 940	4 723	5 003
Motorbåtar	8 212	11 099	10 223	7 495
Roddbåtar	7 750	8 199	10 795	12 255
Summa	19 416	23 238	25 741	24 753

Av tabellen framgår, att den inhemska produktionen av segelbåtar och roddbåtar har oavbrutet ökat under perioden, medan produktionen av motorbåtar uppvisar stora variationer.

I tabell 3.5 sammanställs produktionen med importöverskottet för att få fram nytillskottet av fritidsbåtar.

Tabell 3.5 Nytillskottet av fritidsbåtar

	1972	1973	1974	1975
Importöverskott	20 260	30 790	33 957	32 894
Produktion	19 416	23 238	25 741	24 753
Summa	39 676	54 028	59 698	57 647

Produktionsstatistiken för år 1975 anger preliminära värden. Dessa torde ligga några tusen enheter för lågt enligt erfarenheter från närmast föregående år. Tar man hänsyn till detta är nytillskottet år 1975 lika stort eller obetydligt större än år 1974.

Fritidsbåtundersökningens värden var baserade på primärdata insamlade i november 1971. Om man kan bortse från nytillskottet under november-december 1971, kan man få fram bruttobeståndet fritidsbåtar vid olika tidpunkter genom att lägga till nytillskottet enligt tabell 3.5 och får då följande resultat.

Tabell 3.6 Bruttobeståndet av fritidsbåtar (vid årets slut)

	1971	1972	1973	1974	1975
Fritidsbåt-undersökningen	505 500				
Nytillskott		39 700	54 000	59 700	57 600
Brutto-bestånd		545 200	599 200	658 900	716 500

3.4 Nuläge

Värdet på bruttobeståndet enligt tabell 3.6 under ett visst år avser värdet vid årets slut. 716 500 båtar år 1975 är således värdet den 31 december 1975. Det är samtidigt ett värde som uppkommit genom att fr o m slutet av år 1971 lägga till det årliga nytillskottet år för år. Avgången av båtar genom skrotning etc. är inte beaktad.

Vid en jämförelse (tabell 3.7) mellan bruttobeståndet och HIP-värdet samma år finner man att det senare värdet ligger klart under bruttobeståndet. Anledningen till denna differens måste vara att ett hittills okänt antal båtar varje år betraktas som uttjänta.

Fritidsbåtundersökningen visade att år 1971 var ännu 70% av alla då befintliga fritidsbåtar tillverkade av trä. Efter 1968 har det producerats flera båtar av plast än av trä. Men eftersom nytillskottet utgör mindre än 10% av båtbeståndet och antalet båtar hela tiden växer kraftigt, är båtens medelålder tydligen väl över 10 år. Förnyelsen av båtmaterialet sker därför synnerligen långsamt.

Det är emellertid uppenbart att några få procent av båtbeståndet årligen är att betrakta som uttjänt. Bruttobeståndets värde är bruttovärden, medan HIP-värden torde återge nettovärden, möjligen något i underkant. Skillnaden torde utgöra avgång genom skrotning m.m.

Tabell 3.7 Jämförelse mellan bruttobestånd och HIP-värden.

	1971	1972	1973	1974	1975
Brutto-bestånd	505 500 (netto)	545 200	599 200	658 900	716 500
HIP		-	532 600	625 500	630 400
Differens			64 600	33 400	86 100

Tabellens differensvärden pekar på att HIP-undersökningens nominella värden måste ses tillsammans med sitt intervallvärde. Genomför man en grafisk konstruktion märker man att bruttobeståndet tillväxer på ett jämnt sätt utan hopp, medan såväl det första HIP-värdet som det tredje ligger för lågt och det andra för högt. Skillnaden rör sig om ca 20 000 båtar uppåt och nedåt och helt inom det av SCB angivna intervallet.

Av den grafiska konstruktionen kan man utläsa, att - med någorlunda jämn skrotningstakt - är fritidsbåtantalet i Sverige 1 oktober 1976 omkring 700 000.

Den genomsnittliga avgången av ej längre bruksfärdiga båtar kan ur samma material uppskattas till drygt 10 000 per år under perioden 1972 - 1975.

Det årliga nettotillskottet uppskattas under samma period i genomsnitt till drygt 40 000 båtar.

Fritidsbåtbeståndets struktur blev grundligt undersökt år 1971. Dess viktigaste karakteristika, sett ur registreringssynpunkt, har redovisats i avsnitt 3.1 ovan.

De statistiska undersökningar som därefter utförts i andra sammanhang och av andra orsaker, har ej kunnat belysa båtbeståndets struktur annat än i någon mindre del.

Man kan emellertid på goda grunder göra det antagandet att den relativa andelen av en viss båttyp inte har förändrats mer än kanske med någon enstaka procentenhet. Båtbeståndet är mycket stort i förhållande till nytillskottet under några få år. En ändring i inköpsprofilen påverkar endast långsamt beståndet i stort.

Även om vissa tillverkare kunnat konstatera ett ökande intresse för beboeliga båtar och för segelbåtar i stället för motorbåtar samt för bränslesnåla motorbåtar, så har en sådan förändring i de senaste årens nytillskott inte annat än marginellt kunnat förändra strukturen i det befintliga båtbeståndet.

Utredningen gör därför det antagandet att de relativa andelarna av olika båttyper enligt avsnitt 3.1 kan tillämpas på nulägets ca 700 000 båtar. Resultatet härav visas i tabell 3.8.

Tabellen visar att antalet segelbåtar ökat från 38 100 till 52 500, dvs med 14 400. Motorbåtarna har ökat från 265 00 till 366 800, dvs med 101 800. Roddbåtarna m m. har ökat från 202 300 till 280 000.

Andelen båtar som framdrivs med motor eller segel är enligt det föregående i huvudsak oförändrad. Sammanlagda antalet uppgår nu till 420 000 båtar.

Antalet båtar med 10 hkr eller mera och med mer än ca 10 kvadratmeter segel (båttyp 4+5 samt 7+8) uppgår nu till 167 300, varav motorbåtarna är 143 500.

Tabell 3.8 Båtbeståndets struktur i nuläget

Båttyp	1971	1976	Andel i procent
1 Kanot avsedd för paddling	13 600	18 900	2,7
2 Jolle, eka, roddbåt utan motor	188 700	261 100	37,3
3 Helt öppen båt med motor, vars styrka understiger 10 hkr	161 400	223 300	31,9
4 Motorbåt med motor på minst 10 hkr, båten ej avsedd för övernattning(sportbåt, campingbåt, daycruiser)	64 800	89 600	12,8
5 Ruffad motorbåt avsedd för övernattning	38 800	53 900	7,7
6 Segelbåt, segeljolle, segelkanot e d, helt utan övernattningsmöjligheter	20 900	28 700	4,1
7 + 8 Annan segelbåt	17 200	23 800	3,4
Summa	505 500	700 000	100

3.5 Prognos

Utredningen om trafikbuller till sjöss (SOU 76:21) anför, baserat på uppgifter från Svenska båtindustriföreningen, att under perioden 1975 - 1980 torde försäljningen av fritidsbåtar komma att uppgå till ca 200 000 enheter. Detta skulle innebära att antalet båtar kommer att fortsätta att öka med ca 40 000 enheter per år, d v s i ungefär samma takt som under de senare åren.

På denna litet längre sikt är det troligt att de nu märkbara förändringarna i inköpsprofilen kommer att något kunna påverka andelen av olika båttyper inom det totala båtbeståndet.

Utredningen om registrering av fritidsbåtar anser att förändringarna ej torde kunna bli större än att man kan utgå från nulägets typandelar, när det gäller att utforma olika registreringsalternativ.

4 Behovet av registrering

Utredningen om registrering av fritidsbåtar har bl a till uppgift att pröva omfattningen av en registreringsplikt och att framlägga alternativ.

Utredningen har sett det som angeläget att närmare studera och pröva behovet av registrering för olika ändamål och att ange vilka alternativa lösningar som står till buds, om registrering för visst ändamål ej befinns vara rationell.

4.1 Planeringsunderlag

4.1.1 För statliga myndigheter

Fritidsbåtutredningen ansåg att båtbeståndets tillväxt och den därav motiverade ökade statliga satsningen på båtlivet kräver tillgång till uppgifter om fritidsbåtbeståndets omfattning, struktur och lokalisering i stort.

För att få fram sådana uppgifter krävs ett statistiskt grundmaterial som regelbundet aktualiseras. Den unika och mycket omfattande fritidsbåtundersökningen är ett gott exempel på vad man kan få fram genom statistiska undersökningar.

Kapitel 3, som behandlar fritidsbåtbeståndet, visar att det numera finns möjligheter att följa fritidsbåtbeståndets utveckling nöjaktigt genom de uppgifter som tas fram av undersökningen Hushållens inköpsplaner (HIP).

Statistiska centralbyrån anförde i sitt yttrande över för-

slaget att bygga upp ett heltäckande båtregister bl a följande:

> "En annan väg att tillgodose informationsbehovet skulle vara intermittenta [1] statistiska kartläggningar på urvalsbasis av det område som omfattas av begreppet båtliv.
>
> De möjligheter som härigenom öppnas för statistiska analyser torde ge angelägen och ökad kunskap om fritidsbåtlivet. Urvalsundersökningarna skulle kunna göras t ex vart annat eller tredje år.
>
> I andra intermittenta undersökningar av typen levnadsnivåundersökningar, tidsanvändnings- och semestervaneundersökningar eller undersökningar av hushållens inköpsplaner etc kunde tilläggsinformation infogas så att de ger ett kompletterande statistiskt underlag.
>
> Sådana urvalsundersökningar, där resultaten kan ges inom vissa preciserade felmarginaler, skulle kunna vara ett konkurrenskraftigt alternativ till utredningens förslag om obligatorisk båtregistrering för att erhålla den statistiska information som erfordras för att följa upp de av utredningen föreslagna frivilliga åtgärderna".

Fritidsbåtundersökningen år 1971 kostade ca 250 000 kr. Detta motsvarar en kostnad av ca 50 öre per objekt, räknat på det totala antalet båtar som redovisades. Denna kostnad innefattar såväl förstagångsuppläggningen som genomförandet, bearbetningen och redovisningen av resultatet.

Fritidsbåtundersökningen genomfördes i samband med en av de regelbundet återkommande arbetskraftsundersökningar som SCB utför. Möjlighet finns att på motsvarande sätt få fram erforderligt statistiskt underlag vid lämpliga tidpunkter som tilläggsinformation vid de av andra skäl bedrivna och bekostade statistiska undersökningarna, t ex HIP.

Några remissinstanser anförde att man med hjälp av regis-

---

[1] Med visst tidsmellanrum återkommande

ter kan skapa förutsättningar för ansvariga myndigheter att följa utvecklingen på fritidsbåtområdet.

Vid införandet av ett fritidsbåtregister torde man genom bearbetning av registerinnehållet kunna få fram ytterligare uppgifter om den del av båtbeståndet som ingår i registret. Uppgifternas omfattning och typ bestäms av vilka typer av båtdata som skall registreras och av vilka uppgifter man kan få registrerade. Registret kan också tänkas användas för riktade undersökningar med hjälp av de adressuppgifter som registret innehåller.

4.1.2 För kommunala myndigheter

För de kommunala insatserna, främst när det gäller hamnbyggnad och uppläggningsplatser samt därav följande investeringar och driftkostnader inom olika kommuner och på olika platser inom viss kommun, krävs främst tillgång till information beträffande det verkliga behovet av kollektivt anordnade båtplatser.

Fritidsbåtundersökningens kartläggning av båtplatsfrågan har illustrerat hur båtägarna vid undersökningstillfället hade löst sitt båtplatsbehov.

Det sammanlagda antalet förtöjningsplatser befanns vara 511 600. Mer än en tredjedel av dessa låg i anslutning till fritidshus (38%), något mindre än en tredjedel i anslutning till ägarens permanentbostad (32%) eller på annan plats.

Fördelningen efter båttyp och typ av förtöjningsplats framgår av tabell 4.1. I denna tabell har båttyperna sammantagits i tre kategorier, där 2+3+6 omfattar ekor och de mindre motor- och segelbåtarna, 4 är de medelstora motorbåtarna och 5+7+8 är de större motor- och segelbåtarna.

Tabell 4.1 Förtöjningsplatser efter båttyp och typ av förtöjningsplats. Procenttal.

Typ av förtöjningsplats	Båttyp 2+3+6	4	5+7+8	Totalt
Kommunal hamn	7,0	13,6	24,3	10,0
Båtklubbs hamn	3,0	13,2	28,0	7,4
Varv, marina eller likn.	1,2	4,2	4,6	1,9
Egen tomt eller annan privat plats	74,3	60,8	36,5	67,9
Annan plats	14,5	8,2	6,6	12,8
Summa	100	100	100	100

Två tredjedelar av alla förtöjningsplatser var belägna på egna tomter eller andra privata platser. Tre fjärdedelar av de mindre båtarnas förtöjningsplatser var av denna typ.

Mer än hälften av de större båtarna förtöjdes i kommunala eller båtklubbarnas hamnar, vilka totalt utgjorde 17,4% av hela förtöjningsplatsbeståndet.

Det sammanlagda antalet uppläggningsplatser för ovan behandlade båttyper utgjorde 477 800. Ungefär tre fjärdedelar av alla båtar lades upp antingen i anslutning till ägarens permanenta bostad (37,5%) eller till fritidshus (35,9%). Återstoden lades upp på annan plats.

Fördelningen efter båttyp och typ av uppläggningsplats framgår av tabell 4.2. I denna har på samma sätt som i tabell 4.1 båttyperna sammanförts i vissa kategorier.

Tabell 4.2 Uppläggningsplatser efter båttyp och typ av uppläggningsplats. Procenttal.

Typ av uppläggningsplats	Båttyp 2+3+6	4	5+7+8	Totalt
Vid kommunal hamn	3,6	6,1	14,8	6,0
Vid båtklubbs hamn	2,1	8,0	28,4	5,8
Varv, marina och likn.	1,3	4,8	14,5	3,2
Egen tomt eller annan privat plats	80,9	73,9	35,7	75,0
Annan plats	12,1	7,3	6,6	10,9
Summa	100	100	100	100

Tre fjärdedelar av alla uppläggningsplatser var anordnade på egen tomt eller annan privat plats. Över 80% av småbåtsplatserna var av denna typ. Tre fjärdedelar av de medelstora båtarna var upplagda på samma sätt men endast cirka en tredjedel av de större.

43% av de större båtarna låg upplagda vid kommunal hamn eller båtklubbs hamn. Dessa uppläggningsplatser utgjorde ca 12% av alla platser.

Utredningen har efter förfrågan hos båtklubbar och kommunala organ kunnat konstatera att rörligheten är mycket stor, när det gäller adressbyte, båtbyte och andra förhållanden som kan påverka behovet av båtplats inom viss kommun.

Sålunda har en av de största båtklubbarna inom stockholmsområdet, Viggbyholms båtklubb med ca 1 100 båtar, lämnat statistik som visar att under år 1975 hade 545 ändringar skett i registret. Under år 1974 hade 674 ändringar skett,

varav 191 var nytillkommande och 187 var avregistrerade båtägare. Antalet båtbyten var 158 och antalet adressändringar 138.

Det kommunägda Göteborgsregionens fritidsbåthamnar AB förvaltar en stor del av småbåtshamnarna inom sin region. Bland bolagets ca 17 000 kunder bokförs varje år över 5 000 ändringar, avseende förhållanden som berör båtägare, båt eller båtplats.

För att rättvist kunna fördela efter hand tillgängliga båtplatser inom kollektiva anläggningar har i vissa fall inrättats en kommunal båtplatskö.

Erfarenheterna från den speciellt organiserade båtplatskön till Göteborgsregionens småbåtshamnar och från den båtplatskö som gemensamt anordnats för alla småbåtshamnar inom Lidingö kommun pekar på att inte ens ett speciellt anordnat register av denna typ kan ge en säker bild av båtplatsbehovet och dess förändringar. Båtägare söker ofta plats i flera kommuner och flera båtklubbar samtidigt. Andelen kollektiva platser har hittills varit relativt liten i förhållande till de övriga alternativ som båtägarna har använt sig av. Smärre förändringar i kostnadsläget eller i fritidsvanorna kan därför starkt påverka behovet av en kollektiv plats.

För att ge kommunerna bättre möjlighet att överblicka hamnfrågorna föreslog fritidsbåtutredningen i kapitlet om hamnar, avsnittet om utredningens förslag (s 151), bl a följande.

> Utredningen vill peka på angelägenheten av att samråd i dessa frågor sker mellan de lokala båtsammanslutningarna och kommunen. Ett sådant samrådsförfarande av mera permanent karaktär kan enligt utredningens mening t ex få formen av

kommunala båtråd - ett organiserat samarbete mellan de lokala båtorganisationerna och kommunen som på flera håll prövats med gott resultat. De kommunala båtråden tar initiativ, ställer förslag och kommer med synpunkter och material, som kan vara till stöd och ledning för kommunen, när beslut skall fattas i frågor som rör båtlivet. Genom dessa båtråd kan bl a hamnfrågorna inom en kommun bättre överblickas och samordnas, men även samarbetet mellan angränsande kommuner - vilket utredningen som nämnts bedömer vara av stor vikt - kan genom båtråden underlättas och effektiviseras.

4.2 Övervakning och identifiering

Genom kontakt med härav direkt berörda myndigheter har det framkommit att det är önskvärt att förbättra möjligheterna att kunna identifiera en fritidsbåt, främst vid sjöräddningsinsatser och gjorda sjöfynd.

I detta avsnitt behandlas olika metoder att för olika ändamål och behov kunna identifiera en fritidsbåt.

4.2.1 Sjöräddning

Staten bär huvudansvaret för sjöräddningen. Härmed sammanhängande frågor handläggs av sjöfartsverket. Sjöräddningstjänsten ombesörjs av sjöfartsverket, televerket (teletjänst), tullverket, polisen, marinen, flygvapnet och luftfartsverket samt av Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne (Sjöräddningssällskapet).

Den svenska sjöräddningstjänstens ansvarsområde sträcker sig från den svenska kustens strandlinje ut till en internationellt överenskommen ansvarslinje ute i öppen sjö (midwater line). Enstaka insatser sker även vid behov utanför denna gräns.

Sjöräddningstjänst är även organiserad i Vänern och Mälaren.

År 1976 utfördes enligt till sjöfartsverket insända rapporter följande antal insatser

235	sjöräddning av fritidsbåt
833	bistånd av fritidsbåt
1068	insatser

235 insatser för sjöräddning av fritidsbåt berörde omkring en promille av den del av fritidsbåtbeståndet, som är lokaliserad inom vattenområden där sjöräddningsverksamhet är organiserad.

Under år 1976 inträffade 68 dödsfall samt 30 olycksfall, som rapporterats kräva läkarvård, enligt sjösäkerhetsrådets sammanställning. 43 av dessa dödsfall inträffade i farvatten, där sjöräddning är organiserad. I de fall där sjöräddningsinsats eller sökning begärdes, skedde detta i regel så sent att olyckan redan var ett faktum.

Enligt sjösäkerhetsrådets sammanställning över dödsolyckor i båt under år 1976 har 85% av dödsfallen inträffat, då man färdats i en båt med högst sex meters längd. Huvuddelen av alla olyckor drabbar således de som färdas i de små båtarna.

Sjöfartsverket har konstaterat att sjöräddningens drygt 1 000 insatser i huvudsak har avsett de många mindre båtarna, särskilt sådana med utombordsmotor. Det är uppenbart att det i dessa fall är av särskild betydelse att sjöräddningens insatser kan sättas in snabbt och därvid dirigeras till rätt område och till rätt objekt.

I allmänhet sker insatsen efter begäran per telefon. Mottagaren får ofta mycket knapphändiga uppgifter om båtens identitet eller om egenskaper hos båten som kan underlätta dess identifiering eller om var båten skall sökas.

Det är främst under sökmomentet som en båt behöver kunna identifieras på ett eller annat sätt. Helst skall

detta kunna ske på längre håll och genom flygspaning med helikopter. Båtar i verklig sjönöd brukar kunna identifieras genom sin belägenhet och genom användandet av nödsignaler. Det finns olika metoder som internationellt har fastställts att användas då det gäller att göra en omvärld uppmärksam på ett fartyg i nödsituation.

Beträffande behovet av särskilda yttre identitetstecken på båten har framkommit

att sökningen med helikopter skulle underlättas om båtens däck eller överbyggnad hade identitetsmärken. Anbringandet av sådana märken är dock i de flesta fall ogenomförbart beroende på båtens ringa storlek

att identitetsmärken på båtens sidor skulle - för att vara väl synliga på håll - behöva vara så stora att detta ej heller är genomförbart i de allra flesta fall

att identifieringstecken som endast kan ses på nära håll, kan vara till viss hjälp. Den teckenstorlek som används i bilskyltarna kan i regel avläsas på avstånd upp till 25m.

Identifieringen på håll kan således inte ske genom särskilda märken. Det ökande antalet båtar och det stora behovet av insatser för bistånd eller sjöräddning medför att möjligheten att söka på håll får allt större betydelse. Sjöfartsverket har därför nyligen utvecklat ett system för identifiering av fartyg (skepp/båtar) på håll med hjälp av särskilda kännetecken (överbyggnad, stävens form, master, etc).

Kännetecknen i detta system anges med hjälp av ett bildunderlag, till stor del hämtat från rikspolisstyrelsens handbok för anmälningsupptagare. Dessa kännetecken kan sammanställas i en minnesvänlig kodform som är lämpad för sändning per telex, radio etc. Systemet har legat till grund för arbetet med att utforma en internationell

standardmetod.

När man på längre håll kunnat identifiera en viss båt som möjligen varande den eftersökta, är det av vikt att på nära håll snabbt kunna avgöra, om det är rätt båt eller ej utan att behöva etablera kontakt med båtens besättning.

4.2.2 Trafikövervakning

Mer än 10 000 båtar kontrolleras årligen av kustbevakningen och sjöpolisen. Denna övervakning gäller såväl efterlevnaden av gällande fartbestämmelser i vissa farvatten som i övrigt tillämpliga delar av sjölagen och andra författningar.

Berörda myndigheter uppger sig inte haft svårigheter att identifiera båtar i samband med misstanke om brott mot gällande bestämmelser. Kustbevakningen rapporterade 996 förseelser år 1975. Sjöpolisen gjorde samma år 1 750 ingripanden.

Polis- och tullmyndigheterna anser att en synlig yttre märkning möjligen skulle verka avhållande från brott mot sjölagen och andra i sammanhanget aktuella förordningar.

4.2.3 Sjöfynd

Som sjöfynd anses bland annat de fritidsbåtar som anträffas under sådana former, att man kan misstänka att de övergivits efter stöld, slitit sig och kommit på drift etc.

Enligt rikspolisstyrelsens statistik anträffades 579 båtar under år 1976, där äganderätten ej kunde fastställas. Därutöver anträffades 1000 båtar (värde 7,25 milj kr) som

kunde avlysas, d v s båten var efterlyst men kunde identifieras och återställas till ägaren (se även avsnitt 4.2.4 Stöld).

Försäkringsbolagen kräver att en båt, som är försäkrad också skall vara försedd med skyltar, som anger vem som äger båten.

Varje nytillverkad båt skall av tillverkaren på skrovets insida förses med ett tillverkningsnummer, om båten är typgodkänd av sjöfartsverket.

Båtklubbarna kräver oftast att medlemmarnas båtar skall vara försedda med namn och hemortsbeteckning eller klubbtillhörighet.

Rikspolisstyrelsen har i brottsförebyggande syfte utgivit en skrift "Skydda din båt". I denna anges:

> "Utrusta båten med två hållbara namnskyltar med ägarens namn, adress och telefonnummer. En skylt bör vara synlig, medan den andra bör sitta på en väl dold plats. Stulna båtar som saknar namnskyltar, går ofta inte att identifiera, där de anträffas."

4.2.4 Stöld

Enligt polisens statistik efterlystes 2 211 fritidsbåtar (värde ca 12,3 milj kr) under år 1976. Bland gjorda sjöfynd fanns samma år enligt avsnitt 4.2.3 1 000 båtar som kunde avlysas och återställas till sin ägare. Dessutom stals 2 443 båtmotorer med ett sammanlagt värde av 7 milj kr, varav 375 st kunde avlysas.

Enligt polisens uppfattning har erfarenheten visat att risken för att ett visst föremål blir stulet är mindre om det framgår att det är lätt att identifiera. En märkning av föremålet har således en klart brottsförebyggande effekt.

Märkningen bör vara väl synlig och helst oförstörbar. Om den synliga märkningen kan avlägsnas, bör den kompletteras med en väl dold märkning som är tidskrävande och svår att finna men som kan användas av den rätte ägaren då det gäller att klarlägga ägoförhållandet till stöldgods o dyl.

4.2.5 Olaga införsel

Det har ansetts förekomma olaga införsel av båtar, främst från våra grannländer. En undersökning har genomförts inom östra och västra tullregionen för att kunna konstatera i vilken utsträckning sådan olaga införsel sker.

Underlag för spaning och utredning erhålls på flera sätt. Kustbevakningen anser sig ha ett bra underlag för kontroll av olaga införsel, i varje fall när det gäller de medelstora och större båtarna. Inom östra regionen har man år 1975 haft totalt 70 fall, där man funnit anledning till en närmare undersökning. 13 av dessa fall har föranlett åtal. I västra tullregionen hade man år 1975 14 fall, varav dock inget ledde till åtal.

4.2.6 Identifieringshjälpmedel

I denna sammanfattning lämnas en översikt beträffande åtgärder och förhållanden som i olika grad kan tillgodose behovet av att kunna identifiera en fritidsbåt.

1. Nytillverkade typgodkända fritidsbåtar är försedda med tillverkningsnummer, anbringat på båtens skrov invändigt.

2. Ägare till fritidsbåt placerar skyltar med ägarens namn och adress enligt den princip som anges i polisens "Skydda din båt".

3. Segelbåtar har i flertalet fall särskilda nummer och beteckningar angivna i seglet, som anger löpnumret inom viss båttyp eller inom visst regelregister.

4. Av tradition har många av de medelstora och större fritidsbåtarna av sina ägare tilldelats namn, som angivits på båtens sida eller akter. Flertalet båtklubbar kräver att medlemmarnas båtar skall ha båtens namn angivet och att båten skall bära klubbens vimpel eller på annat sätt ange båtens hemort.

   En undersökning bland ca 11 000 båtar i Svenska Kryssarklubbens medlemsmatrikel visade, att det endast i fyra fall fanns två båtar med samma namn, där båten var av samma båttyp och hade samma ägarhemort.

5. Sjöfartsverkets identifieringssystem för skepp och båtar har redan berörts. Genom detta system (se bilaga 2) kan varje båt beskrivas på ett sätt som framför allt kan underlätta sjöräddningens spaning på längre håll.

   Systemet är så utformat att det kan användas för att få fram mera uppgifter om båten, då allmänheten tar kontakt med sjöräddningen och då sjöräddningens ledningsorgan lämnar underlag till de enheter som sätts in i efterforskningsarbetet.

6. Ett ytterligare hjälpmedel för att kunna identifiera en båt är att föra in dess data enligt identifieringssystemet (punkt 5) i ett centralt register, vars data kan göras tillgängliga vid sökarbete m.m.

7. Finns det ett register över båtar av aktuella typer, kan varje registrerad båt förses med ett registernummer, som av båtägaren anbringas på båtens utsida väl synligt.

> Detta nummer kan vara utformat av båtägaren enligt vissa regler eller vara centralt framställt som vid bilregistreringen.

Ovanstående förteckning innehåller förutom en kortfattad redogörelse för vissa förhållanden av betydelse för identifieringen även ett antal ambitionsberoende åtgärder, som var för sig tillgodoser delvis olika behov. De enklaste åtgärderna är nämnda först. De förutsätts kombineras så att behovet av identifiering kan tillgodoses i den utsträckning som bedöms erforderlig.

4.3 Avgiftsuppbörd

Fritidsbåtutredningen anförde i sitt betänkande (sid 126):

> Vid beslut om en båtavgift för täckande av vissa av kostnaderna för de samlade insatserna för fritidsbåttrafiken bör registret möjliggöra en rationell och - för såväl båtägaren som myndigheten - enkel och billig uppbördsform, även vid en avgift som är differentierad med hänsyn till båttyp, storlek etc. För detta ändamål behöver samma båtar som under punkt 1 registreras, alltså inte de minsta typerna. Kraven på tät aktualisering och omedelbara svar är även här relativt små.

Flera av remissinstanserna nämnde avgiftsuppbörden som det främsta eller enda skälet för båtregistrering. Några nämnde att det torde finnas andra metoder än registrering för att tillförsäkra samhället erforderliga medel för att bekosta dess serviceåtaganden inom båtlivets område.

Vissa remissinstanser befarade att kostnaden för registreringen inte kommer att stå i rimlig proportion till utbytet härav. Kostnaderna borde utgöra en förhållandevis ringa del av själva avgiften.

Av flera skäl kan det vara viktigt att man på ett enkelt

sätt kan konstatera om en båtavgift erlagts eller ej. Kvittot bör därför ha formen av ett synligt årsaktuellt märke som anbringas på båten på samma sätt som kontroll märkena på bilen.

Uppbörd av avgift kräver inte i och för sig ett register. Det synligt anbringade kvittot - märket - är sig själv nog. Märket på båten visar att man har betalt båtavgiften.

Om den som skall betala båtavgift är införd i ett register, får man möjlighet att varje år avisera och påminna om betalning av årets avgift.

4.4 Övrigt

Fritidsbåtutredningen har anfört vissa övriga synpunkter och motiv när det gäller att bedöma behovet av ett fritidsbåtregister. Dessa framgår i sin helhet av bilaga 1 till detta betänkande. Utredningen om registrering av fritidsbåtar lämnar i det följande sina synpunkter till vart och ett av de motiv som anförts.

Statistik över båtolyckor sammanställs av sjösäkerhetsrådet. År 1976 fick rådet in rapporter om totalt 244 sådana olyckor, av vilka 65 hade dödlig utgång och 30 medförde personskador som krävde läkarvård.

Dödsolyckornas fördelning redovisas i tabellform med uppdelning efter olyckstyp, olycksplats (insjöar, etc.), båttyp m.m. (t ex segelbåt, båtmaterial, båtstorlek), ålder hos de omkomna, antal ombordvarande samt förekomsten av flytväst, spritpåverkan etc.

Antalet olyckor är emellertid alldeles för litet för att statistiskt sett medge säkra slutsatser, t ex om en viss båttyp av visst fabrikat och visst tillverkningsår skulle vara mera olycksdrabbad än andra. Av detta skäl kan ej uppgifter i ett båtregister lämna några upplysningar av värde

utöver de som framkommer genom olycksrapporteringen och tidigare nämnda statistiska undersökningar av det svenska fritidsbåtbeståndet.

Speciella bestämmelser rörande fritidsbåttrafiken kan komma att aktualiseras. Det kan gälla t.ex. bestämmelser angående hastighet etc. inom vissa områden.

Sådana bestämmelser torde emellertid med fördel - liksom när det gäller bilarna - kunna meddelas genom skyltar och kungörelser och ej genom registerstyrd direkt information.

Kontroll av förarkompetens har anförts som ett skäl för registrering, då detta skulle ge en uppfattning om förekomsten av dokumenterad kompetens.

Fritidsbåtutredningen lämnar själv statistiska uppgifter om antalet som avlagt skepparexamen (ca. 19 000 t.o.m. år 1972) och som avlagt godkända prov för förarintyg (ca. 74 000 t.o.m. år 1973). Uppgifterna om skepparexamen sammanställs av skolöverstyrelsen. Sjöfartsverket för en förteckning över dem som erhållit förarintyg. (Antalet godkända prov t.o.m. år 1976 uppgår till ca 120 000).

Vid beslut om obligatorisk förarkompetens erfordras ett kompetensregister av samma typ som körkortsregistret. Ett sådant register kan, utan hinder i tekniskt avseende, liksom körkorts- och bilregistren databehandlas i samma anläggning som ett båtregister.

Kontroll av ansvarsförsäkring kan behöva ske, om det senare beslutas om obligatorisk ansvarsförsäkring.

Förekomsten av ansvarsförsäkring totalt sett och fördelat på olika båttyper är uppgifter som kan erhållas från båtförsäkringsföreningen. Dessa uppgifter kan, när det

gäller att bedöma frekvensen av sådana försäkringar, sammanställas med de uppgifter som framkommer vid statistiska undersökningar av fritidsbåtbeståndet.

Information till båtägarna skulle kunna ske med hjälp av ett register. På sådant sätt skulle information om aktuell lagstiftning, sjösäkerhetsfrågor, naturvettspropaganda etc. kunna förmedlas till båtägare.

Samma möjlighet föreligger i princip inom varje dataregister. Individadresserad massinformation används emellertid hittills inte alls eller i mycket ringa utsträckning av myndigheterna.

Enligt uppgift från nämnden för samhällsinformation förhåller det sig i regel på så sätt att annonsering i dags-, fack- och folkrörelsepress tillsammans med information i TV har större genomslagskraft än registerstyrd massinformation.

Vill man informera båtfolket bör man enligt nämndens mening i de flesta fall vända sig till allmänheten, eftersom man oftast måste nå även andra än båtägaren.

Det förhåller sig också så, att många av de potentiellt olycksdrabbade personer man skulle vilja nå, ej kommer att ingå i ett register om detta ej skulle omfatta de mindre båtarna.

Information från båtägare kan bli aktuellt, om berörd myndighet avser genomföra enkäter bland vissa båtägare. För detta krävs antingen en statistisk undersökning av SCB-typ eller ett register som omfattar ägare till vissa båttyper.

Kontroll av uttjänta båtar är idag inget stort problem enligt statens naturvårdsverk. Båtägarna tillser att deras träbåtar förstörs på ett tillfredsställande sätt. Vanligen

eldas de upp. Ett fåtal skutor och andra mycket stora båtar liksom en del ekor lämnas vid strandkanten och blir vrak. Endast enstaka plastbåtar har hittills ansetts uttjänta.

Uppgifterna styrks av Stockholms kommun som förvaltar ca. 400 km stränder och ca. 20 000 båtplatser. Endast några tiotal övergivna och merendels mindre båtar behöver omhändertas årligen. Stiftelsen Stockholms Skärgård, som förvaltar stora friluftsområden, uppger att man endast anträffat enstaka båtar, som övergivits av sina ägare.

I och med att båtbeståndets andel av plastbåtar efter hand ökar kan dock på sikt problem komma att uppstå. Ingen kan idag fastställa den genomsnittliga livslängden på en plastbåt. Enligt uppgifter från båttillverkare och forskare torde det dock röra sig om minst 20-25 år. Eftersom plastbåten är en relativt ny företeelse kommer det att dröja minst tio år, innan förstöring (destruktion) av plastbåtar får någon större omfattning.

Den plastmängd som åtgår för tillverkning av plastbåtar i Sverige, utgör endast en liten del av den plast som framställs. Enligt uppgift från Sveriges Plastförbund och Svenska Båtindustriföreningen uppgår denna del till ca. 1,5%.

Öppen förbränning av plastbåtar är olämplig, då den medför kraftig sotbildning. Förbränning bör ske i ugn med hög temperatur efter nedsågning till hanterbara stycken. Malning i hammarkvarn kan även användas, om man ser till att dammbindande material tillsätts. Materialet kan därefter användas som vägfyllning etc. På sikt torde även annan återanvändning kunna förutses. Uppgifterna har inhämtats från institutionen för polymerteknologi vid Tekniska högskolan i Stockholm.

Avgörande för om en båtägare kommer att destruera en båt på det sätt som myndigheterna kan komma att besluta, är troligen den kostnad/intäkt som kommer att vara förenad med detta. En jämförelse med bilsidan visar att trots att bilarna har varit registrerade under en följd av år har uttjänta bilar hamnat ute i naturen i en omfattning som krävt åtgärder. Sedan skrotningspremie införts har förhållandena förbättrats.

När dessa problem kommer att bli aktuella också på båtsidan, krävs det oberoende av om båtarna är registrerade eller inte en tillräckligt stor ekonomisk stimulands för att båtarna skall destrueras på föreskrivet sätt. Den märkning i skrovet, som i vissa nya båtar efterhand kommer att få, kan, liksom eventuella registreringsskyltar eller andra identitetsbeteckningar, avlägsnas helt genom bortslipning, eventuell överplastning, e.d.

Typprovning, besiktning och obligatorisk säkerhetsutrustning har anförts som skäl för registrering.

Frekvensen av typprovade respektive säkerhetsbesiktigade båtar kan avläsas med hjälp av den statistik som förs över försäljning/import av typprovade båtar (Svenska Båtindustriföreningen och tullverket) samt beträffande eventuell säkerhetsbesiktning (sjöfartverket och båtorganisationerna), sammanställd med statistiska undersökningar av fritidsbåtbeståndet.

Om obligatorisk besiktning senare genomförs (liksom för bilar), krävs en registrering av den del av båtbeståndet som skulle omfattas av detta obligatorium.

Bedömning av fritidsbåtarnas drivmedelsförbrukning kan bli aktuell i ett krisläge.

Det är ofrånkomligt att en båt - liksom en bil - används

för olika ändamål, på olika sätt och under olika lång tid. Statistiska undersökningar av den typ fritidsbåtutredningen genomförde bör dock kunna ge underlag för beräkning av fritidsbåtbeståndets årliga förbrukning av drivmedel. När det gäller förbrukningen under en ransoneringsperiod, torde man liksom tidigare under alla förhållanden vara hänvisad till ansökningsförfarande för att söka tillgodose det angelägna individuella transportbehovet.

Kontroll av införsel från utlandet av fritidsbåtar har redan behandlats i avsnitt 4.2.5 i samband med behandlingen av frågan om identifiering. Härav framgår att underlag för denna kontroll enligt tullverket kan erhållas på annat sätt än genom registrering.

Utredningen om registrering av fritidsbåtar har efter en närmare prövning funnit, att det f.n. främst är de i avsnitt 4.1 - 4.3 behandlade områdena som i första hand kan vara avgörande för behovet av en registrering eller ej. Utöver dessa synpunkter vill utredningen peka på vissa förhållanden för vilka ett register kan få betydelse framdeles.

Båtbeståndets tillväxt sker snabbt. Detta kan senare medföra behov av åtgärder från samhällets sida, vilka idag inte ter sig nödvändiga. Frågor om t.ex. utbyggd typprovning, besiktning av vissa båtar, krav på obligatorisk säkerhetsutrustning och utbildning av förare av vissa båtar kan bli aktuella. Ett register kan vara ett hjälpmedel för att genomföra några av dessa eller andra åtgärder.

5 Några olika registertyper

Utredningen har i uppdrag att framlägga registrerings-alternativ. När man använder begreppet alternativ, måste man tillfoga: Vad är det man skall kunna välja mellan? Vad är det som skall kunna variera?

Det är naturligt att man mot den bakgrund som givits, söker utforma alternativen så att olika ambitionsnivåer kan tillgodoses. Utredningen ser det därför som sin uppgift att lägga fram ett enkelt grundalternativ som sedan - beroende på målsättningen - kan byggas på i ett eller flera alternativ, som tillgodoser högre ställda krav nu eller framdeles.

Innan utredningen utformar vissa alternativ, vill den först översiktligt redovisa några olika registertyper.

Man kan metodmässigt urskilja två huvudtyper av register, manuella och datorbaserade. De manuella registren är i regel upplagda på särskilda kort som skrivs ut och hanteras för hand. Båtregistren i Finland och Norge är av denna typ liksom t ex handelsregistren vid länsstyrelserna.

Manuella register är emellertid otidsenliga så snart registren har någon omfattning och kräver upprepad aktualisering (uppdatering). För svenska förhållanden är det orationellt och i praktiken uteslutet att lägga upp ett manuellt hanterat nationellt båtregister, även om

detta endast skulle omfatta några tiotusental båtar och båtägare.

De datorbaserade registren kan utformas på mycket olika sätt. Avgörande för utformningen är hur ofta registret skall uppdateras och hur ofta och i vilken omfattning innehållet behöver bearbetas. Man kan urskilja två huvudtyper dels s. k. satsvis bearbetning, dels bearbetning i s. k. realltid.

Vid satsvis bearbetning ligger registerposter ordnade på sådant sätt att man vid ändring eller bearbetning, som sker med vissa tidsmellanrum, måste gå igenom hela registret. Flertalet befintliga datoranläggningar är lämpade för denna typ av registerhållning och bearbetning.

Vid bearbetning i realltid är datorn och anläggningen utformad så att man direkt från en dataterminal kan utföra ändringar och bearbetning av en eller flera poster i registret. Det centrala bilregistret i Örebro är ett exempel på en datoranläggning och ett system som medger sådan bearbetning.

I det följande lämnas en översikt beträffande vissa befintliga registertyper, som kan vara av intresse.

5.1 Båtregister

Båtregistren i Finland är organiserade länsvis, är manuella och endast tillgängliga under kontorstid. Registren omfattar alla motorbåtar med utombordsmotor med mer än 20 hästkrafter och inombordsmotor med mer än 50 hästkrafter. Nylands län med Helsingfors har ca 12 000 båtar registrerade.

Båtregistren i Norge förs länsvis av polisen. Registren omfattar båtar som brukar mekanisk kraft för framdrivning. Segelbåtar är undantagna även om de är utrustade med motor. Registreringsskyldigheten åvilar båtens ägare eller brukare. F.n. övervägs förslag att slopa denna skyldighet för brukaren.

Svenska Kryssarklubben har ett medlemsregister, som är datorbaserat. Som typ är det närmast att hänföra till föreningsregister, se avsnitt 5.2.

5.2 Föreningsregister

Utanför den offentliga sektorn finns i Sverige ett mycket stort antal personregister upprättade för olika ändamål. Gemensamt för dem är att man utöver persondata lagrar begränsade mängder data för det ändamål, för vilket registret tillkommit.

Föreningarnas register är av denna typ. Det finns färdiga datorprogram tillgängliga för

- uppläggning av registerdata
- uppdatering av dessa
- postgirodebitering av avgifter
- betalningsmarkering
- påminnelser etc.
- statistik (summeringar o. d.)
- utskrift av medlemsförteckning
- adressetiketter

Register av denna typ är datamässigt enkla att inrätta och vidmakthålla.

Ett i detta sammanhang intressant exempel på register av föreningstyp är det som Svenska Jägarförbundet håller över alla dem som erlägger jaktvårdsavgift.

Enligt riksdagsbeslut år 1938 skall den som bedriver jakt på egen eller annans mark i Sverige ha erlagt s. k. jaktvårdsavgift. 270 000 personer betalade en sådan avgift år 1975. Avgifterna går till en jaktvårdsfond som förvaltas av kammarkollegiet. Huvuddelen av medlen tillförs Svenska Jägarförbundet för att täcka dess kostnader för viltvården i riket och för dess administration av det register som ligger till grund för avgiftsaviseringen till dem som föregående år betalt jaktvårdsavgift. Nytillkommande betalar enligt eget beslut avgiften på postanstalt och blir därefter införda i registret och kvarstår i detta till dess man inte längre är i behov av det jaktkort, som postens kvitterade talong utgör.

Jaktvårdsavgiften är f.n. 50 kronor. Av denna används cirka en krona till att täcka kostnaderna för uppbörden av avgift. Administrationskostnaden utgör sålunda cirka 2% av avgiften. Den största delkostnaden är portoavgifterna samt ersättning till dataföretaget för registervården och aviutskriften.

Jaktvårdsavgifter erläggs på postanstalt. Som kvitto får man ett kort som på anfordran skall kunna uppvisas då man är ute och jagar. Avgiften är således kopplad till utövandet av verksamheten.

5.3 Sjöfartsregistret

Den 1 januari 1976 togs ett system för fartygsregistrering i bruk. Registermyndighet är sjöfartsregistret, som är en särskild enhet i Stockholms tingsrätt. Enheten för ett skeppsregister, ett skeppsbyggnadsregister samt ett båtregister. Registren omfattar i huvudsak fartyg för yrkesmässig användning.

Registren är datorbaserade och är av realltidstyp. Tillägg och förändringar av uppgifter liksom utdrag ur

registret görs med hjälp av dataterminaler anslutna till systemet.

Det tekniska system som används benämns IMDOC. Driften är förlagd till datamaskincentralen för administrativ databehandling (DAFA). Systemet är en del av rättsväsendets informationssystem (RI). Domstolsverket svarar för driften av systemet och meddelar de föreskrifter som behövs för registermyndighetens användning av informationssystemet.

Enligt sjölagen (1891:35, sidan 1) görs skillnad mellan skepp och båt. Fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, betecknas skepp. Annat fartyg kallas båt.

Alla skepp skall i princip införas i skeppsregistret. Detta omfattar f. n. 2 500 skepp. Skepp under byggnad bör införas i skeppsbyggnadsregistret. Detta omfattar f. n. endast ett fåtal enheter.

Båtregistret omfattar f. n. 2 900 båtar. Bestämmelser finns i båtregisterlagen (1975:604). Till skillnad från skeppsregistreringen, som fyller både offentligrättslig och civilrättslig funktion, skall båtregistreringen huvudsakligen tillgodose behovet att förteckna vårt båtbestånd och därvid närmast yrkessjöfartens och yrkesfiskets båtar med en största längd av minst sex meter. Även fritidsbåtar får registreras, om de är minst sex meter långa eller om särskilda skäl för registrering föreligger, t. ex. ägarens önskan att vinna nationalitetshandling för sin båt.

Beträffande denna frivilliga registrering framhöll föredragande departementschef (prop. 1975:68, s. 39 o. f.) att den kan i regel komma att vara ett uttryck för ägarens önskan att vinna nationalitetshandling

för sin båt. Även en båt under sex meters längd kan tänkas vara så beskaffad att den lämpar sig för utrikesfärd. Ägaren bör då kunna genom registrering få nationalitetshandling för båten. Detta kan för övrigt vara fallet även om båten inte skall föras till utlandet på sjön utan forslas dit på annat sätt för att användas där t. ex. vid tävling. Som särskilt skäl för registrering av båt, vilken är mindre än sex meter lång, angavs i propositionen att båten tilldelas anropssignal för radiostation.

Departementschefen framhöll vidare att lagen inte innebar något ställningstagande till fritidsbåtutredningens betänkande (SOU 1974:95) Båtliv. Han uttalade också att ställning inte tagits till det förslag om privaträttslig reglering av båtregistreringen som lagberedningen lagt fram i betänkandet (SOU 1974:55).

Närmare bestämmelser om fartygsregistren - deras innehåll, registreringsförfarande m.m. - finns i fartygsregisterförordningen (1975:927).

Kostnaden för sjöfartsregistret uppgår till omkring 700 000 kronor per år, inklusive alla kostnader för databehandling. Någon särskild avgift för registerhållning tas inte av de registrerade. Avgifterna för utdrag ur fartygsregistren och andra handlingar, som upprättas av sjöfartsregistret, beräknas täcka kostnaderna för registret.

Fritidsbåtutredningen ansåg att det borde ankomma på Stockholms tingsrätt att svara för ett utvidgat båtregister. Frågor som hängde samman med valet av lämpligt ADB-system borde utredas ytterligare liksom ett stort antal detaljfrågor som rör båtregistret.

Utredningen om registrering av fritidsbåtar har vid en närmare prövning av registreringsfrågan funnit, att det av sjöfartsregistret använda tekniska systemet IMDOC har främst andra egenskaper än dem som krävs av ett jämförelsevis enkelt fritidsbåtregister. Andra registertyper är tekniskt-ekonomiskt mera förmånliga för den funktion ett fritidsbåtregister skulle ha.

5.4 Bilregistret

Statsmakterna beslöt år 1969 att lägga om fordonsregistreringen. Bakgrunden härtill var fordonsbeståndets snabba tillväxt och de därmed förknippade svårigheterna att hålla det då befintliga manuella registret aktuellt. Nya krav tillkom också genom utvidgningen av fordonskontrollen vid den årliga kontrollbesiktningen.

Det nya bilregistret skulle främst ha till uppgift att

- tjäna trafiksäkerheten genom kontroll av besiktningsförhållanden samt snabbt tillhandahållande av aktuella uppgifter om fordon och ägare vid vilken tidpunkt som helst

- medge debitering och kontroll av fordonsskatt

- möjliggöra kontroll av att giltig trafikförsäkring finns

- ge underlag för statistik

- ge underlag för beredskapsplanläggning.

Omläggningen av det befintliga registret började genomföras i januari 1972. Ett år senare sattes det nya registret i drift.

Registerföringen är samordnad till ett centralt ADB-register. Drift, underhåll och vidareutveckling sker centralt.

Registrerings- och anmälningsärenden handläggs vid länsstyrelsernas bilregisterenheter. De senare svarar därigenom för huvuddelen av registerförändringarna samt en stor del av de frågor man önskar ställa till registret. Länsstyrelserna står i direkt förbindelse med det centrala bilregistret (CBR) genom bildskärmsterminaler.

Främst polis och tull men även andra som ställer många frågor till registret utnyttjar direkt anknutna bildskärmar eller telexutrustning. Bilregistret är tillgängligt för frågor under hela dygnet.

Verksamhetens omfattning per dygn åskådliggörs av följande.

	Planerat	1973	1976
Frågor	25 000	45 000	90 000
Förändringar via terminal	13 000	25 000	50 000
Övriga register-förändringar	35 000	50 000	100 000

Investeringen i det nya bilregistret, inklusive körkortsregistret, uppgick till ca 55 milj. kronor. Det ny registersystemets driftkostnader var budgetåret 1975/76 ca 50 milj. kronor. Registret omfattar f.n. 4,4 milj. fordon, varav 3,6 milj fordon är i bruk, samt 4,2 milj. fordonsägare.

Kostnaderna för bilregistret betalas av fordonsägarna genom en årlig avgift (registerhållningsavgift) som f.n. är 16 kronor.

6 Registreringsprocessen

För att kunna beskriva alternativen så konkret som möjligt behandlar utredningen först den s.k. registreringsprocessen.

Med registreringsprocess avses hela det förlopp som måste genomföras från det att man beslutat att lägga upp ett register, tills man uppnått en nöjaktig funktionsduglighet i den dagliga registerfunktionen. I detta inbegripes att registret skall ha erforderlig täckning och på avsett sätt kunna betjäna berörda samhällsfunktioner.

Om man gör upp en förteckning över de huvudaktiviteter som registreringsprocessen omfattar, får denna följande utseende.

- Utveckling av registersystem, dvs. hur det hela skall fungera i stort och i detalj. Beskrivning av detta i specifikation, programmering av dator, utprovning av programfunktion i dator.

- Anskaffning av utrustning m.m., dvs. specifikation för inköp, kontroll och installation samt igångsättning av den utrustning som måste anskaffas utöver eventuellt befintlig utrustning.

  Information till allmänheten, dvs. beskrivning av vad det hela syftar till och hur man skall göra. Speciell utbildning krävs dessutom för personal som skall medverka i systemet.

- Registeruppläggning, dvs. insamling av uppgifter, kontroll av dessa, registrering i datorn.

- Drift av registersystem, dvs. löpande underhåll och ajourhållning av register och utrustning, bearbetning av registerinnehåll, frågeverksamhet.

- Uppföljning, dvs. kontroll av systemets funktion och efterlevnaden av utfärdade bestämmelser, utvärdering av kontrollens resultat, åtgärder för att förbättra funktionsdugligheten.

Vissa av dessa huvudaktiviteter beskrivs något närmare i det följande.

6.1 Information och utbildning

När det är fråga om att bygga upp ett helt nytt register - det finns inget tidigare offentligt register att utgå ifrån - måste stor uppmärksamhet ägnas åt att informera om registrets uppgift och om gällande bestämmelser.

Denna information kommer att få en avgörande betydelse för om registret kommer att kunna fullgöra sin uppgift eller ej. Informationen måste utformas och distribueras på ett sådant sätt att den kan nå allmänheten med inriktning på ägare till de båtar som kan bli aktuella att registrera.

Efter kontakt med nämnden för samhällsinformation har framkommit uppgifter som tyder på att kostnaderna för information, bestående av annonser i samtliga dagstidningar, folkrörelsernas tidningar, fackpress etc. samt för framställning av TV-inslag och för utomhusannonsering, uppgår till lägst en miljon kronor. Vid upprepad annonsering stiger kostnaderna.

Enligt erfarenhet från Finland och Norge, när det gäller

fiskevårdsavgifter, torde det krävas information även under de närmast efterföljande åren, om än i mindre omfattning än under det första året.

Utredningen räknar med - utan att i detalj ha tagit ställning till mediaval och utformning- att en upprepad information till allmänheten krävs under det första året men också att viss information kan komma att erfordras under ytterligare ett eller två år därefter. Kostnaderna för informationsåtgärderna är svåra att beräkna. Utredningen har uppskattat den samlade kostnaden till två miljoner kronor.

Utbildning erfordras för all personal som på något sätt blir berörda av systemet. Särskild träning krävs för dem som skall direkt medverka i det dagliga arbetet.

6.2 Registeruppläggning

En upprättad och fastställd s.k. kravspecifikation anger bl.a. vilka registeruppgifter som skall ingå i ett register. Den anger med andra ord t.ex. vilka typer av båtdata som skall finnas registrerade.

Registeruppläggningen består av insamling, kontroll och registrering av uppgifter.

Uppgiftsinsamlingen kan organiseras på olika sätt. Registerblanketter skall utformas och göras tillgängliga på för allmänheten lämpliga platser. Frågor skall kunna besvaras beträffande blanketten och dess ifyllande. Blanketter skall kunna tas emot och förvaras.

Kontrollen av insamlade data är ett viktigt moment. I den mån båtdata förekommer krävs kunskap om båttyper och deras data, så att oläsliga eller felaktigt ifyllda blanketter kan kompletteras, eventuellt efter kontakt med uppgiftslämnaren.

Registreringen av kontrollerade, korrigerade och kompletterade data kan ske på olika sätt. Den anpassas till det registersystem som valts och innebär i princip att registrerade data efter maskinell kontroll överförs till datorn för lagring.

6.3 Drift

I driften ingår att hålla den tekniska utrustningen funktionsduglig, dvs. att svara för tillsyn och förebyggande underhåll.

I driften ingår också att underhålla datorprogrammen, så att man kan beakta de förändringar som behöver ske, beroende på ändrade förhållanden.

Till driften hör också erforderlig uppdatering av registerinnehållet, dvs. att registrera ändrade registeruppgifter. Detta kan bli en relativt omfattande uppgift. Ca 30 procent eller mera av registerposterna har i några studerade fall (Göteborgsregionens fritidsbåthamnar AB, Viggbyholms båtklubb, Svenska Kryssarklubben) ändrats från ett år till ett annat.

Periodiska bearbetningar av registret sker. Hit hör t. ex. framställning av avgiftsavier för postgiro och utskrift av registerutdrag.

En sida av driften av ett datasystem är frågor till systemet. Om systemet tillåter detta, visar erfarenheten att det ställs många frågor, i allmänhet flera än man räknat med vid systemets tillkomst.

6.4 Uppföljning

Uppföljningen innebär i första hand en kontroll av efterlevnaden av utfärdade bestämmelser och en utvärdering

av kontrollens resultat.

Denna kontroll kan beroende på valt alternativ få något olika form men är ytterst beroende av om berörda myndigheter med enkla medel kan konstatera om utfärdade bestämmelser har följts eller ej.

Genom jämförelser mellan vad man vet om båtbeståndet inom aktuella båttyper och vad som framkommer från registermyndighetens sida kan man få underlag till värderingar beträffande bestämmelsernas efterlevnad. Utförd kontroll kan därutöver ge ytterligare underlag.

Skulle efterlevnaden inte vara nöjaktigt god, krävs åtgärder. Här kommer in behov av ytterligare och väl avpassad information och av eventuellt skärpta sanktioner mot dem som inte följer bestämmelserna.

Utredningen bedömer inte uppföljningen vara alternativberoende. Den måste finnas i vilket alternativ som än väljs och genomföras med ungefär den metodik som angivits ovan.

7 Registreringsalternativ

Utredningen har i föregående kapitel redovisat faktorer av betydelse vid bedömning av frågan om registrering av fritidsbåtar och för utformningen av de alternativ, som utredningen har i uppdrag att redovisa.

Utredningen har sett det som sin uppgift att utforma dessa alternativ på ett sådant sätt, att alla alternativ skall kunna tillgodose det behov som närmare behandlats i kapitel 4, men i olika hög grad och med olika medel.

Sammanfattningsvis innebär detta att man inom samtliga alternativ - om än på olika sätt - skall kunna tillgodose främst följande behov.

- o Planeringsunderlag för samhällets myndigheter.
- o Identifiering av fritidsbåt vid sjöräddning, sjöfynd m.m.
- o Uppbörd av båtavgift och kontroll av att denna erlagts.

Tre alternativ redovisas. Antalet faktorer som kan påverka utformningen är så många att alla kombinationer ej kan presenteras. Vissa mellanformer kan alltså i och för sig finnas. Det är emellertid inte möjligt att redovisa även dessa. Utredningen har stannat för de tre som presenteras i det följande.

Det första alternativet skall ses som ett grundalternativ. De åtgärder som alternativet omfattar återfinns till större delen i oförändrad form även i de två övriga alternativen. Dessa kan byggas på så att högre ställda krav kan tillgodo-

ses nu eller framdeles.

I det första alternativet krävs inte något offentligt register över fritidsbåtar.

Det andra alternativet utgör en mellanform, som främst skiljer sig från alternativ 1 genom att det byggs upp ett officiellt båtregister, innehållande uppgift om ägare och dennes adress samt vissa identifieringsuppgifter beträffande båten.

I det andra alternativet används ett enkelt datasystem. All bearbetning sker med relativt långa tidsintervall.

Det tredje alternativet skall ses som ett maximi-alternativ. Skillnaden mellan detta och det föregående ligger främst i att man bygger upp ett datasystem som medger direkt uppdatering och tillgång till information dygnet runt. I datasystemet lagrade båtdata är även lämpade för viss statistisk bearbetning. Bildskärmar placeras centralt och regionalt hos berörda myndigheter.

I det följande behandlas varje alternativ för sig. Vart och ett inleds med en sammanfattande beskrivning. I kapitlets sista avsnitt sker en sammanställning av kostnader m.m. Utredningens överväganden och förslag behandlas i kapitel 8.

7.1 Alternativ 1

Som underlag för myndigheternas planering beträffande fritidsbåtar finns idag främst den information som kommit fram genom fritidsbåtundersökningen år 1971, men även information från den årligen återkommande undersökningen Hushållens inköpsplaner (HIP).

Enligt alternativ 1 genomförs med visst tidsmellanrum

återkommande statistiska undersökningar av samma typ som fritidsbåtundersökningen. För att tillgodose det kommunala behovet föreslås vissa ytterligare åtgärder.

Flertalet fritidsbåtar kan ej identifieras på håll. Svårigheter föreligger även i många fall att identifiera en fritidsbåt på nära håll. Enligt detta alternativ föreskrivs att vissa identifieringshjälpmedel införes som tillgodoser berörda myndigheters önskemål.

Dessa åtgärder genomförs även i övriga alternativ, men med möjlighet till viss komplettering.

Om det beslutas att båtavgift skall erläggas, erfordras en metod för uppbörd av båtavgift och för kontroll av att denna erlagts. Enligt detta alternativ försäljs ett märke, som anbringas synligt på båten. Detta märke erfordras i samtliga alternativ.

7.1.1 Planeringsunderlag

Enligt erhållna direktiv har utredningen i uppdrag att överväga de andra möjligheter som kan finnas att få information om de fritidsbåtar som inte omfattas av en registreringsplikt.

Om ett register inte omfattar samtliga båtar och uppgifter som behövs som planeringsunderlag, krävs regelbundna statistiska undersökningar av den typ som fritidsbåtundersökningen utgjorde. Genom denna kunde bl.a. följande förhållanden belysas.

- Antalet båtar i riket
- Antalet båtar av olika typer
- Båtarnas regionala fördelning och användningsområde
- Båtarnas längd, bredd, djupgående och tillverkningsmaterial

- Båtägarens bosättningsregion
- Antalet båthushåll och deras regionala fördelning, storlek, inkomster m.m.
- Förtöjnings- och uppläggningsplatser
- Förekomsten av kompass, eldsläckare, flytvästar, radio m.m.
- Förarkompetens, båtförsäkring, registrering i båtklubb m.m.
- Båtarnas utnyttjande för långfärder m.m.

I kapitel 3 har lämnats några exempel på den bearbetning som kan genomföras, baserat på det grundmaterial som presenterats av fritidsbåtundersökningen.

I undersökningen ställdes 28 huvudfrågor till de intervjuobjekt som - i samband med en regelbundet återkommande arbetskraftundersökning - i november 1971 svarade att de ingick i ett hushåll, där man innehade en fritidsbåt.

Riksdagen har hittills beviljat medel för löpande undersökning av HIP. I denna undersökning ingår bl.a. fritidsbåtar. Redovisning lämnas i tabellform beträffande innehavet av fritidsbåtar (en eller flera) med uppdelning efter hushållens inkomst, huvudmannens ålder, bosättningsregion, inköpstillfälle, genomsnittligt totalpris samt med fördelning efter inköpspris och uppdelning på nya och begagnade båtar.

Enligt statistiska centralbyrån (SCB) är det möjligt att vid genomförandet av HIP eller annan härför lämpad undersökning som tilläggsinformation få fram det underlag som krävs för de statliga myndigheternas planering respektive den vägledning i stort som krävs av övriga myndigheter, främst landstingen och kommunerna.

Utformningen av de frågor, som myndigheterna önskar få regelbundet belysta, bör ankomma på den myndighet

som regeringen utser.

Efter kontakt med SCB uppskattar utredningen engångskostnaden för utformning av frågor och fasta rutiner för bearbetning av inkomna svar till ca 200 000 kronor. På samma sätt har kostnaderna för rutinmässigt genomförda intervjuer samt för bearbetning och presentation av erhållna resultat uppskattats till ca 250 000 kronor vid en undersökningsvolym som något understiger fritidsbåtundersökningens.

För landstingens behov torde det vara tillfyllest med en analys av fritidsbåtarnas regionala fördelning för en planering i samverkan med berörda primärkommuner.

För kommunernas del förutses att vid behov särskilda båtplatsköer organiseras samt att permanenta samarbetsorgan i vissa fall inrättas tillsammans med företrädare för båtlivets organisationer inom kommunen i syfte att få fram ett förbättrat underlag för kommunens planering av olika serviceåtgärder.

7.1.2 Identifieringshjälpmedel

Det föreligger ett uttalat behov av att kunna förbättra möjligheten att identifiera en fritidsbåt.

För att kunna tillgodose detta behov förutsätts enligt alternativ 1

- att alla båtar av viss typ skall vara försedda med skyltar, utförda och anbragta enligt polisens rekommendationer i "Skydda din båt", se avsnitt 4.2.
- att sjöfartsverkets identifieringssystem utvecklas att gälla alla båttyper som i någon större omfattning kan bli föremål för sjöräddningsinsatser.

Den första av de nämnda åtgärderna genomförs av båtägaren. Den andra genomförs av sjöfartsverket i samverkan med båtorganisationerna, sjösäkerhetsrådet och Svenska Båtindustriföreningen.

Utredningen har uppmärksammat att bruket att förse båten med namn och hemmahamn är en värdefull ytterligare hjälp vid identifiering. Utredningen förutsätter att båtägare och båtklubbar vill verka för vidgad tillämpning av detta bruk samt att man då eftersträvar att båtar av samma typ - från en och samma hemmahamn - inte får samma namn.

Inga särskilda kostnader förutses för dessa åtgärder annat än i den mån berörd myndighet behöver anlita yttre tjänster för åtgärdernas praktiska utformning. För information till båtägare beträffande utfärdade bestämmelser förutses en engångskostnad vid åtgärdens införande. Vid försäljning av ny båt förutsätts skyldighet föreligga för säljaren att underrätta köparen om gällande bestämmelser och i tillämpliga delar medverka till att dessa kan uppfyllas.

7.1.3 Avgiftsuppbörd

Fritidsbåtutredningen föreslog, att en båtavgift skulle erläggas för båtar försedda med segel eller motor. För samtliga dessa skulle erläggas en grundavgift. Större båtar skulle dessutom erlägga en tilläggsavgift.

Oavsett alternativ skulle vid uppbörden av den första båtavgiften krävas, att berörda båtägare på lämpligt sätt kan nås med information om att avgiftsskyldighet föreligger. Denna information skall uppmana båtägaren att gå till postanstalt för att där erlägga sin första båtavgift och få ett kvitto på att denna avgift erlagts.

Informationen från samhällets sida i samband härmed,

se avsnitt 6.1, beräknas dra en kostnad av i runda tal två miljoner kronor. Kostnaden bedöms inte vara beroende av vilket alternativ som väljs.

Kvittot på erlagd avgift utformas som ett märke av samma material och typ som det som används för motsvarande ändamål på bilarnas registreringsskyltar. Märket görs så stort och karaktäristiskt till form och färg att det kan observeras på håll. Märket anbringas synligt på båtens vänstra sida (babord). I bilaga 3 visas exempel på utformningsalternativ och vissa detaljer.

Två storlekar av märken kan användas. En mindre storlek används som kvitto för grundavgift och ett annat märke med avvikande utseende som kvitto för den högre avgiften.

För att underlätta erläggandet av avgift under påföljande år kan, i likhet med vad som gäller för bl. a. jaktvårdsavgiften, ett s.k. förnyelseregister läggas upp. Vid första inbetalningen antecknar båtägaren sitt namn och sin adress på en särskild blankett. Dessa uppgifter förs in i ett adressregister som används vid utsändning av inbetalningskort under följande år till dem som tidigare erlagt avgift.

7.1.4 Kostnader

Grundkostnaderna för alternativ 1 uppskattas till sammanlagt 2,2 milj. kronor. I dessa ingår uppläggning av statistisk undersökning med 0,2 milj. kronor samt information till båtägare i samband med systemets införande med 2,0 milj. kronor.

Härtill kommer engångskostnader för utformning och uppläggning av ett eventuellt påminnelseregister för avgiftsuppbörd, se avsnitt 7.4.

Kostnaden för den statistiska undersökningen har uppskattats till 250 000 kronor per gång. Den är i stort sett oberoende av båtantalet. Om undersökningen genomförs t.ex. en gång vartannat år blir den årliga kostnaden i genomsnitt 125 000 kronor.

Kostnaden för märket och postens avgiftsuppbörd uppskattas till kr 1:50 per båt och år. Med påminnelseregister tillkommer kr 1:50 per adress och år vid en utsändning årligen.

7.2 Alternativ 2

Åtgärder enligt alternativ 1 är när det gäller planeringsunderlag och identifieringshjälpmedel gemensamma för samtliga alternativ.

I alternativ 2 tillkommer möjligheter att i begränsad omfattning ta fram statistiska uppgifter om de båtar och båtägare som registreras i det enkla datorbaserade register av föreningstyp som ingår i detta alternativ.

I detta alternativ finns också möjlighet att lagra båtdata enligt sjöfartsverkets identifieringssystem för att möjliggöra förfrågningar beträffande sådana data vid sjöräddningsinsatser m.m.

Alternativet innebär även möjlighet att med registrets hjälp avisera båtägare om erläggande av en årlig båtavgift genom utsändning av inbetalningskort.

Ett datasystem med s.k. satsvis bearbetning används. Bearbetningen sker med relativt långa tidsintervall. Vid dessa sker utskrift av hela registret på ett slags fotofilmkort, s.k. mikrofiche, som sänds till dem som ofta behöver ha tillgång till registerinformationen.

7.2.1 Planeringsunderlag

Samhällets behov av planeringsunderlag tillgodoses på de sätt som beskrivits i alternativ 1, avsnitt 7.1.1. Kompletterande underlag beträffande de båtar och båtägare som ingår i registret, tas fram vid någon av de bearbetningar av registret, som sker med vissa tidsintervall.

7.2.2 Identifieringshjälpmedel

Utöver de möjligheter att identifiera en fritidsbåt som angetts i alternativ 1, avsnitt 7.1.2, tillkommer enligt ovan i alternativ 2 möjligheten att lagra båtens kännetecken enligt identifieringssystemet tillsammans med de uppgifter båtägaren lämnat.

Vid den första inbetalningen av båtavgift lämnar båtägaren förutom namn och adress även uppgift om båttypens beteckning och om eventuella särskilda kännetecken enligt identifieringssystemet tillsammans med de uppgifter båtägaren lämnat.

Möjlighet föreligger i detta alternativ att tilldela de båtar som ingår i registret ett registreringsnummer, bestående av en kombination av bokstäver och siffror.

7.2.3 Avgiftsuppbörd

Om en båtavgift enligt fritidsbåtutredningens förslag skall erläggas, krävs det information till den båtägande allmänheten av samma omfattning som i alternativ 1.

Vid den första inbetalningen av avgift noteras enligt ovan båtägarens namn och postadress på inbetalningskortet, som efter postbehandling sänds till registeransvariga myndigheten för dataregistrering.

Vid inbetalningen erhåller båtägaren ett märke av i princip samma utförande som enligt alternativ 1.

Efter dataregistreringen av båtägarens uppgifter i ett register av föreningstyp kan registret användas påföljande år för utskrift av årets inbetalningskort och för utskrift av påminnelse i det fall betalning uteblir.

Vid inbetalningen av avgiften erhåller båtägaren ett registerutdrag, som innehåller de uppgifter som är registrerade om båtägare och båt samt det märke som skall anbringas synligt på den båt för vilken avgift erlagts.

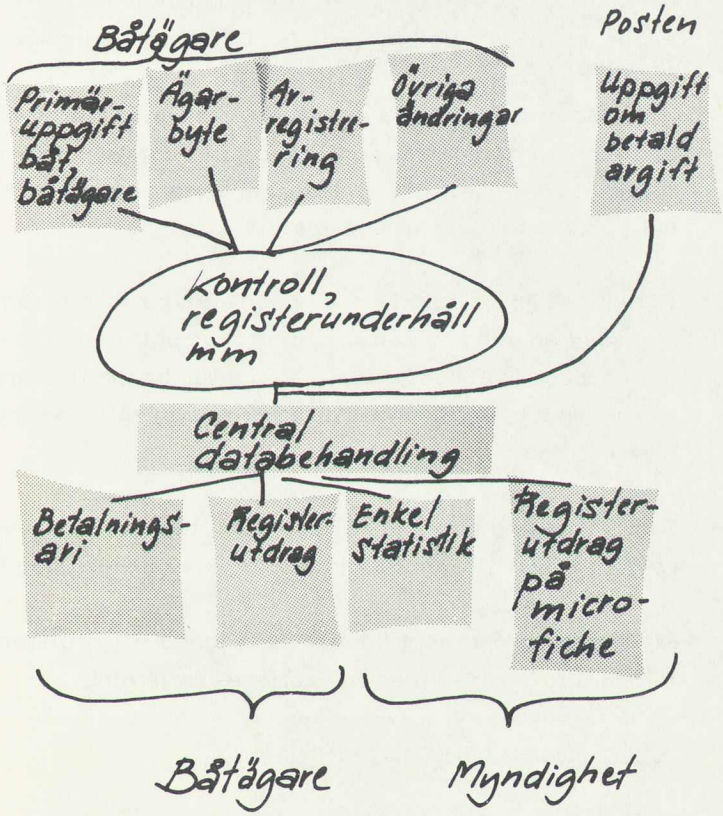
7.2.4 Registerinnehåll

I alternativ 2 förutses att det föreligger ett behov av ett registerinnehåll med uppgifter om ägaren och om båtens identitet. En undersökning har visat att ca 10 typer av data skulle erfordras.

- Uppgifter om ägaren:
  Personnummer, namn, postadress, telefon, nationalitet
- Uppgifter om båtens identitet:
  Registerbeteckning, båtens namn, nationalitet, hemmahamn samt data enligt sjöfartsverkets identifieringssystem.

7.2.5 Databehandling

Flertalet av ovan angivna funktioner ingår i eller har sina direkta motsvarigheter i befintliga ADB-system för administration av föreningsregister. Efter anpassning till den aktuella uppgiften bör ett sådant standardsystem kunna utnyttjas för uppläggning och behandling av ett fritidsbåtregister.



Figur 7.1 Principiell utformning av fritidsbåtregister-system med satsvis bearbetning samt distribution av information genom s.k. microfiche.

Efter uppläggningen av registret samlas uppgifter om förändringar under en tidsperiod som kan vara en vecka, flera veckor, en månad eller flera månader lång, beroende på kravet på aktualitet vägt mot kostnaderna för en tätare uppdatering.

Eftersom registret är upplagt för satsvis bearbetning, är det inte lämpat för besvarande av ofta återkommande frågor beträffande registerinnehållet. I stället organiseras detta så att man efter varje uppdatering gör utskrift av hela registerinnehållet i viss sorteringsordning på microfiche i erforderligt antal kopior. Varje kort rymmer en stor mängd data. Korten sänds till de myndigheter som ofta kräver tillgång till registerinformation. Aktuellt kort sätts in i en läsapparat, som förstorar tecknen, så att dessa blir läsbara.

Båtägaren är skyldig lämna uppgift om båt och båtägare samt om ändring av sådan uppgift. Uppgifterna lämnas till respektive länsstyrelse, som efter kontroll svarar för att uppgifterna sänds till den registerhållande myndigheten för databehandling.

För utveckling av ADB-rutiner samt teknisk drift svarar DAFA, som tillskapats för denna typ av arbetsuppgifter.

Myndigheter med stort behov av tillgång till registerinformation förses med microfiche-utrustning.

7.2.6 Kostnader

Grundkostnaderna enligt alternativ 1 gäller även i detta alternativ. Härtill kommer de kostnader som är förknippade med uppläggning och drift av ett registersystem.

Engångskostnader

Utveckling (anpassning) av registersystem till befintligt

ADB-system samt framtagning av kravspecifikation och programmering uppskattas dra en kostnad av ca 200 000 kr.

Anskaffning av tio microficheutrustningar (komplettering) kostar ca 15 000 kr.

Utbildning av personal i mottagning och kontroll av registeruppgifter samt för användning av microfiche etc. beräknas kosta ca 120 000 kr.

Registeruppläggningen är erfarenhetsmässigt en kostnadskrävande del. Vid nyuppläggning av båtuppgifter i de mindre båtregister, som finns idag, t.ex. inom Svenska Kryssarklubben, räknar man med 25 - 30 kr. per båt som en genomsnittlig kostnad. Detta motsvarar 15 - 20 minuters manuellt arbete. De uppgifter om båten som skall registreras enligt alternativ 2 är emellertid inte lika omfattande. Kostnaden uppskattas därför till ca 15 kr. per båt. Det förutsätts därvid att man inledningsvis kan tolerera att vissa felaktigheter kommer att finnas i materialet.

Engångskostnaden för registeruppläggningen inklusive dataregistrering kan uppskattas till ca 1,5 milj. kr. för 100 000 båtar och till ca 6 milj. kr. för 400 000 båtar.

Driftkostnader

Erfarenheten från befintliga mindre båtregister visar att antalet ändringar i registret är stort. Utredningen räknar med att åtminstone 30% av alla båtuppgifter ändras årligen. Behovet av rättelse, komplettering eller annan ändring anmäls skriftligen, per telefon eller vid besök. Den arbetstid som åtgår för att ta emot, kontrollera och genomföra varje sådan ändring uppskattas till 10 minuter per båt. Vid 100 000 båtar utgör 30% 30 000 båtar. Den er-

forderliga årskostnaden kan i runda tal beräknas till 0,45 milj. kr. Vid 400 000 båtar blir denna kostnad 1,8 milj. kr.

Ersättning för datorbearbetning uppgår enligt uppgifter erhållna från DAFA till följande belopp.

Dataregistrering kostar 0:70 kr per båt och år. Den väntas beröra 30% av alla registrerade båtar. Uppdatering beräknas behöva ske ca 20 ggr per år och kosta 0:34 kr per båt och år.

Utskrift och utsändning av inbetalningskort beräknas kosta ca 1:00 kr. per båt inklusive portokostnad.

Utskrift av microfiche-original kostar 14 kr. per styck. Kopior kostar 1:10 kr. per styck. 30 kopior beräknas bli erforderliga. Utskrift 20 gånger per år av 1 + 30 microfiche ger en kostnad av 940 kr. Varje microfiche beräknas rymma ca 4 000 båtar.

Övrig bearbetning för statistik etc. beräknas kosta ca 0:20 kr. per båt.

Sammantaget utgör registerdriftkostnaden för 100 000 båtar 649 000 kr. och för 400 000 båtar 2 594 000 kr. Kostnaden per båt blir härvid kr. 6:49. Utöver denna kostnad tillkommer de icke alternativskiljande kostnaderna enligt alternativ 1.

7.3 Alternativ 3

Åtgärder enligt alternativ 1 är när det gäller planeringsunderlag och identifieringshjälpmedel gemensamma för samtliga alternativ.

Möjlighet föreligger liksom i alternativ 2 att lagra båtdata enligt sjöfartsverkets identifieringssystem i det dator-

baserade system av bilregistertyp, som ingår i detta alternativ. I alternativ 3 tillkommer ökad möjlighet att - beroende av registrets omfattning och innehåll - ta fram statistik beträffande de båtar och båtägare som registrerats.

Alternativet innebär liksom alternativ 2 möjlighet att med registrets hjälp avisera båtägare om erläggande av avgift genom utsändning av inbetalningskort.

Registrering och uppdatering sker direkt från dataterminaler. Frågor till registret från en terminal besvaras direkt. Systemet är i drift hela dygnet. Alla större användare har dataterminaler.

7.3.1 Planeringsunderlag

Samhällets behov av planeringsunderlag tillgodoses på det sätt som beskrivits i alternativ 1, avsnitt 7.1.1. Kompletterande underlag beträffande de båtar som ingår i registret, tas fram vid någon av de bearbetningar av registret som årligen planeras för detta ändamål.

7.3.2 Identifieringshjälpmedel

Behovet av att kunna förbättra möjligheten att identifiera en fritidsbåt tillgodoses på samma sätt som i alternativ 2.

Möjlighet föreligger att tilldela de båtar som ingår i registret ett registreringsnummer, bestående av en kombination av bokstäver och siffror.

7.3.3 Avgiftsuppbörd

Om en båtavgift skall erläggas enligt fritidsbåtutredningens förslag, krävs det information till den båtägande allmänheten av samma omfattning som i alternativ 1.

Vid den första inbetalningen av avgift noteras båtägarens namn och postadress på inbetalningskortet, som efter postbehandling sänds till den registeransvariga myndigheten för dataregistrering.

Vid inbetalningen erhåller båtägaren ett märke av i princip samma utförande som enligt alternativ 1.

Efter dataregistrering av de uppgifter som båtägaren lämnat, erhåller man i första omgången ett adressregister som kan användas för att med speciella blanketter, som tillställs båtägaren, få uppgifter ifyllda beträffande båtens data.

Registret används för utskrift av inbetalningskort och av påminnelse i det fall betalning uteblir. Båtägaren erhåller samtidigt för kontroll ett registerutdrag, som innehåller de uppgifter som är registrerade om båtägare och båt.

Vid inbetalning av avgiften erhåller båtägaren det märke som skall anbringas synligt på den båt för vilken avgift erlagts.

7.3.4 Registerinnehåll

Eftersom alternativ 3 skall betraktas som ett maximialternativ, som skall kunna tillgodose alla de krav som kan komma att ställas på ett båtregister, behöver man också på sikt kunna förutse behov av ett registerinnehåll med viss omfattning. En undersökning har visat att följande ca 30 typer av data kan komma att erfordras. Dessa har indelats i avdelningar enligt nedan.

- Uppgifter om ägaren:
  Personnummer, namn, postadress, telefon, nationalitet.
- Uppgifter om båtens identitet:
  Registerbeteckning, båtens namn, nationalitet, hemma-

hamn samt data enligt sjöfartsverkets identifierings-system.

- o Uppgifter om båten:
  Byggnadsmaterial, byggnadsår, tillåtet personantal ombord, höjd över vattnet, längd över allt, största bredd och djupgående, dödvikt.
- o Uppgifter om motor:
  Fabrikat, serienummer, hästkrafter, bränsle.
- o Uppgifter om ägarens båtförarkompetens
- o Uppgifter om ansvarsförsäkring
- o Uppgifter om typprovning, besiktning, säkerhets-utrustning

Flertalet av dessa uppgifter har sin direkta motsvarighet i det centrala bilregistret samt ingår i båtregister enligt fartygsregisterförordningen (1975:927) och i det föreslagna internationella ECE-certifikatet för fritidsbåtar.

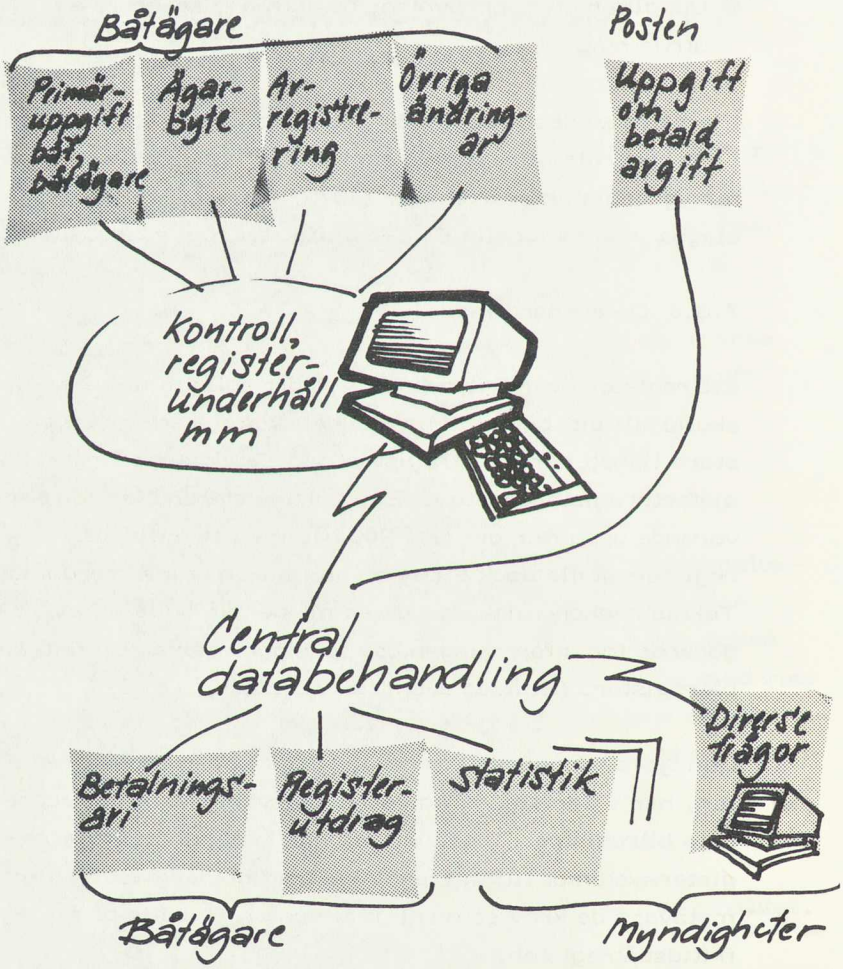
7.3.5 Databehandling

Ett register över fritidsbåtar, utfört enligt alternativ 3, skulle till sitt principiella innehåll komma att uppvisa stora likheter med båtregistret vid Stockholms tingsrätt, sjöfartsregisterenheten. Båtregistret innehåller för närvarande uppgifter om ca 2 900 båtar. Ett fritidsbåtregister skulle dock bli av en helt annan storleksordning. Tekniskt-ekonomiska aspekter måste därför få bli avgörande för utformningen och förläggningen av ett fritidsbåtregister. (Se även avsnitt 5.3).

Den typ av uppgifter som skulle ingå i ett fritidsbåtregister, har i flertalet fall direkta motsvarigheter i det centrala bilregistret. Utredningen har även funnit att bilregistersystemet till sin tekniska funktion närmast skulle motsvara de krav som enligt alternativ 3 ställs på ett fritidsbåtregister.

Den årliga driftkostnaden per registerobjekt (båt/bil) är dessutom väsentligt lägre vid bilregistret än vid sjöfartsregistret. Även om kostnaden i det senare fallet kan väntas påverkas i en gynnsamm riktning vid en kraftig volymökning, bedöms dock skillnaden mellan kostnaderna i nuläget vara alltför stor för att kunna elimineras helt.

Utredningen förutsätter därför i det följande att bilregistersystemet kan utnyttjas för uppläggning av drift av ett fritidsbåtregister enligt alternativ 3.



Figur 7.2 Principiell utformning av fritidsbåtregister, anslutet till bilregistersystemet.

Uppläggningen av registret sker successivt via befintliga eller nyanskaffade dataterminaler med bildskärmar. Uppgifter om förändringar registreras efter kontroll på samma sätt. Registerinnehållet kommer i varje ögonblick att vara lika aktuellt som det tillgängliga underlaget.

Varje fråga till registret beträffande viss båt eller båtägare matas in via dataterminal, placerad hos vissa myndigheter. Svar erhålls omedelbart. Förfrågan kan även ställas per telex direkt till datorn eller per telefon till myndighet med dataterminal för förmedling av fråga och svar.

7.3.6 Kostnader

Grundkostnaden enligt alternativ 1 gäller även i detta alternativ. Härtill kommer de kostnader som är förknippade med uppläggning och drift av ett registersystem.

Engångskostnader

Utveckling (anpassning) av registersystem till befintligt ADB-system för bilregistret samt framtagning av kravspecifikation och datorprogram uppskattas dra en kostnad av ca 300 000 kr.

Utrustningen vid bilregistret och vid länsstyrelserna bör enligt uppgift, erhållen från statens trafiksäkerhetsverk, registeravdelningen, kompletteras med särskild minnesutrustning och åtta dataterminaler. Denna bekostas av datamaskinfonden och betalas genom årliga avgifter.

Utbildning av personal i mottagning och kontroll av registeruppgifter samt i dataterminaltjänst beräknas kosta ca 150 000 kr.

Registeruppläggningen är som anförts en kostnadskrävande del, eftersom tidigare underlag saknas. Registerinnehållet förutsätts i detta alternativ innehålla flera uppgifter än i alternativ 2. Mera tid kommer att krävas för att få in korrekta och fullständiga uppgifter. Kostnaden kommer därför att bli högre än i föregående alternativ och bedöms lågt räknat kunna uppgå till 25 kr. per båt. Detta ger för 100 000 båtar 2,5 milj. kronor och för 400 000 båtar 10 milj. kronor.

Driftkostnader

Registerunderhållet berör minst 30% av de poster som registrerats. Kostnaden uppskattas p.g.a. det ökade registerinnehållet och arten av båtdata till 7 kr. per båt och år i genomsnitt.

Den årliga ersättningen till datamaskinfonden beräknas uppgå till 180 000 kr.

Dataregistreringskostnaden är 0:13 kr. per båt. Denna berör 30% av alla registrerade båtar.

Uppdateringen beräknas för 30% av 100 000 båtar i registret kräva 0,18 timmar per uppdateringstillfälle. Antalet sådana uppskattas till 250 st. per år. Timkostnaden är 3 200 kr. Vid 100 000 båtar blir kostnaden 144 000 kr. och vid 400 000 båtar 576 000 kr.

Utskrift och utsändning av inbetalningskort kostar ca 1:00 kr. per båt, inklusive portokostnad.

Övrig bearbetning för statistik etc. beräknas kosta 0:25 kr. per båt.

Sammantaget utgör registerdriftkostnaden för 100 000 båtar 1 153 000 kr. och för 400 000 båtar 4 072 000 kr.

Kostnaden per båt blir härvid kr. 11:53 resp. kr. 10:18. Utöver denna kostnad tillkommer de icke alternativskiljande kostnaderna enligt alternativ 1.

7.4 Sammanställning

För att medge en översiktlig bild av de tre alternativen har sammanställts dels en tabell som visar deras ingående funktioner, dels en tabell över de med alternativen förenade kostnaderna.

Tabell 7.1 I alternativen ingående funktioner.

Funktioner	Alternativ 1	2	3
Planeringsunderlag			
Statistiska undersökningar	×	×	×
Registerinformation		(×)	×
Identifiering			
Ägarens namn och adress	×	×	×
Båtens namn och hemort	×	×	×
Sjöfartsverkets identifieringssystem	×	×	×
Fritidsbåtregister		×	×
Registernummer kan ingå		(×)	(×)
Dygnet runt tillgänglighet			×
Hög aktualitet			×
Snabb tillgänglighet			×
Avgift			
Märke för kontroll	×	×	×
Register för avisering	(×)	×	×

I tabell 7.2 har sammanställts dels engångskostnader, dels driftkostnader. En del av kostnadsposterna är beroende av antalet registrerade båtar och delvis också av den datamängd som registreras för varje båt. De angivna kostnaderna är beräknade i den mån underlag kunnat tas fram och utgör i övrigt en uppskattning. Priserna hänför sig till prisläget vid slutet av år 1976.

Tabell 7.2 Engångskostnader och driftkostnader (tusental kronor) i olika alternativ. Som beräkningsexempel anges med ´100´ respektive ´400´ i tusental antalet registrerade båtar.

	Alternativ					
	1		2		3	
	100	400	100	400	100	400
Engångskostnad						
- Statistisk undersökning	200	200	200	200	200	200
- Utveckling av reg. syst.	(100)	(100)	200	200	300	300
- Teknisk utrustn.			15	15		
- Information	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
- Utbildning	(60)	(60)	120	120	150	150
- Registerupp-läggning	(500)	(2 000)	1 500	6 000	2 500	10 000
- Oförutsett	100	100	300	300	500	500
Summa engångs-kostnad	2 300 (2 960)	2 300 (4 460)	4 335	8 835	5 650	13 150
Kostnad per båt	23:00 (29:60)	5:75 (11:15)	43:35	22.10	56:50	32:90
Driftkostnad						
- Statistik-produktion	125	125	125	125	125	125
- Märke	150	600	150	600	150	600
- Register-underhåll	(50)	(200)	450	1 800	700	2 800
- Teknisk ut-rustning					180	180
- Dataregistrering			21	84	4	16
- Uppdatering			34	136	144	576
- Inbetalningskort	(100)	(400)	100	400	100	400
- Microfiche			24	94		
- Övrigt			20	80	25	100
Summa drift-kostnader	275 (425)	725 (1 325)	924	3 319	1 428	4 797
Kostnad per båt	2:75 (4:25)	1:80 (3:30)	9:25	8:30	14:30	12:00

Anm. I sammanställningen över kostnader för alternativ 1 har inom parenteser angivits tillkommande resulterande kostnader vid utveckling, uppläggning och drift av ett s k förnyelseregister (adressregister).

8 Utredningens överväganden och förslag

Utredningen har tagit del av inkomna remissyttranden över fritidsbåtutredningens betänkande och sammanställt dessa i kapitel 1. I sina direktiv till denna utredning har regeringen tagit fasta på fritidsbåtutredningens och flera av remissinstansernas förslag att registerfrågan bör utredas ytterligare. Direktiven anger att alternativ skall utarbetas. Utredningen har stannat för att redovisa tre alternativ som är så utformade att de kan tillgodose olika ambitionsnivåer.

Utredningen fann tidigt i sitt arbete det angeläget att närmare analysera fritidsbåtbeståndets struktur. Detta har bland annat belysts i ett antal diagram, tabeller och andra sammanställningar i kapitel 3.

Hela fritidsbåtbeståndet beräknas hösten 1976 omfatta ca 700 000 båtar. Av dessa är ca 50 000 segelbåtar, ca 370 000 motorbåtar och ca 280 000 roddbåtar, ekor, jollar och kanoter. Av segelbåtarna är ca 24 000 sådana, som är avsedda för övernattning. Av motorbåtarna är ca 54 000 ruffade och avsedda för övernattning. Drygt 90% av alla båtar är kortare än 6.2 meter. Drygt 60% av alla motorbåtar har en motor, vars styrka understiger 10 hästkrafter.

8.1 Behovet av registrering

Behovet av registrering är till stor del avhängigt av vad som sedermera kan komma att beslutas beträffande båtavgift, obligatorisk säkerhetsbesiktning, förarkompetens,

ansvarsförsäkring o d och vilken omfattning sådana obligatorier skulle få. Det är därför svårt för denna utredning att föreslå en entydigt avgränsad registrering. Utredningen har därför valt att i det följande ange vissa frågor av särskild betydelse som underlag för ett eventuellt beslut om obligatorisk registrering av fritidsbåtar och om vilken avgränsning ett sådant register skulle behöva få. Vissa frågor är av praktisk natur och behandlar förutsättningarna för en registrerings genomförande (avsnitt 8.3.1).

Fritidsbåtutredningen angav ett antal motiv för en registrering. Flera remissinstanser har ifrågasatt deras bärkraft. Utredningen om registrering av fritidsbåtar har därför närmare analyserat dessa motiv och prövat om de kan tillgodoses med andra metoder än registrering.

Utredningen har funnit att det är främst tre motiv som föranleder en utförligare behandling. Det ena är behovet av planeringsunderlag för de åtgärder som samhället kan behöva vidta inom olika områden av båtlivet. Det andra är behovet av att få ökad möjlighet att identifiera en fritidsbåt.

Det tredje motivet gäller uppbörd av en båtavgift. För det fall att en sådan skall tas ut av ägare till vissa typer av båtar, vilket fritidsbåtutredningen föreslog, ankommer det på denna utredning att anvisa metoder för att genomföra en sådan avgiftsuppbörd.

8.1.1 Planering

I direktiven har anförts att utredningen skall ange hur behovet av information kan tillgodoses när det gäller de båtar, som enligt den sakkunniges bedömande inte bör omfattas av en registreringsplikt. Under utredningsarbetet har resultaten från den fritidsbåtundersökning som genomfördes i november 1971 studerats, bland annat för att kunna presentera nyssnämnda sammanställningar i detta betänkande.

Det närmare studiet av denna undersökning har klart påvisat dess värde och värdet av liknande undersökningar framdeles. Sådana undersökningar är enligt utredningen väl lämpade för att tillgodose behovet av information om de båtar som ej skulle omfattas av en registrering.

Utredningen har funnit att ett fritidsbåtregister endast kan komplettera det material, som kan framkomma genom regelbundna statistiska undersökningar. Skälet härtill är främst, att ett båtregister - även av den omfattning fritidsbåtutredningen föreslog - endast skulle komma att omfatta en begränsad del av det totala fritidsbåtbeståndet, samtidigt som vissa av de relativt sett mest olycksdrabbade båtkategorierna inte skulle komma att ingå i ett sådant register.

Utredningen finner därför övervägande skäl tala för att behovet av planeringsunderlag för samhällets olika myndigheter bör tillgodoses i första hand genom statistiska undersökningar. Dessa bör utformas som tilläggsfrågor i samband med någon av de regelbundet återkommande större undersökningar som statistiska centralbyrån genomför.

När det gäller omfattningen av sådana undersökningar är det enligt utredningens mening nödvändigt att hela fritidsbåtbeståndet ingår. Vilka frågor, som skall ställas, föreslår utredningen får ankomma på den myndighet som har att handlägga fritidsbåtfrågor.

Utredningen anser därför inte att planeringsbehovet i sig kräver att viss del av båtbeståndet registreras. Skulle ett register tillkomma av andra skäl, kan detta för detaljstudier av det båtmaterial och de båtkategorier som ingår i registret utgöra ett komplement till vad som framkommer genom regelbundna riksomfattande statistiska undersökningar av det totala båtbeståndet.

8.1.2 Identifiering

Utredningen har tillsammans med berörda myndigheter studerat behovet av särskilda identifieringshjälpmedel. Dessa myndigheter ställer i och för sig inga krav på särskilda åtgärder, men har angivit att varje förändring som innebär ökade möjligheter att identifiera en fritidsbåt i vissa situationer skulle avsevärt underlätta deras arbete med att bistå båtfolket.

Behovsbilden är på denna punkt sålunda klar. Den har tidigare redovisats tämligen detaljerat i avsnitt 4.2. Att på båten anbringa registreringskyltar av samma typ som de som används på bilarna, skulle underlätta identifieringen på nära håll.

Svårigheter att kunna åstadkomma ett tillräckligt täckande register över samtliga båtar, som kan vara aktuella vid efterspaning, sjöräddning, sjöfynd etc är emellertid betydande och i praktiken närmast ogenomförbart. Ett sådant register skulle nämligen för att bli effektivt behöva omfatta flertalet av landets ca 700 000 fritidsbåtar.

Utredningen har därför funnit det angeläget att anvisa hjälpmedel som utan större svårighet och utan större kostnad kan användas på nästan varje båt, om dess ägare är medveten om den fördel han uppnår därmed.

Nytillverkade typgodkända fritidsbåtar är försedda med tillverkningsnummer, anbringat på båtens skrov. Även om detta i någon mån kan vara till hjälp, då det gäller att spåra ägaren till ett sjöfynd el dyl, får denna åtgärd endast långsamt någon effekt, eftersom båtbeståndet är så stort. Det bör ligga i ägarens intresse att enligt rikspolisstyrelsens anvisningar placera skyltar inne i båten, på vilka ägarens namn, adress och telefonnummer anges. Kostnaden för sådana skyltar är så ringa, att den inte bör hindra någon från att skaffa sådana även till den

enklaste båt.

För identifiering på nära håll erfordras emellertid att båtägaren i ökad utsträckning förser båten med yttre kännetecken. Av tradition har många fritidsbåtar av sina ägare tilldelats namn, som anbringats på båtens sida eller akter.

Bruket att förse båten med namn och även i vissa fall hemmahamn är en värdefull och nästan unik identifiering. Utredningen förutsätter därför att båtägare och båtklubbar vill verka för vidgat bruk av denna identifiering samt att man då eftersträvar att båtar av samma typ från en och samma hemmahamn inte får samma namn. Utredningen bedömer att en åtgärd av denna typ skulle föredras av flertalet båtägare jämfört med om båten skulle förses med bokstavs- och nummerbeteckning.

Utredningen är emellertid medveten om att det egentligen krävs yttre kännetecken som kan uppfattas på längre håll. För detta skulle dock enligt tull och polis krävas så stora tecken att det på flertalet båtar är praktiskt ogörligt att anbringa sådana tecken.

Inom sjöfartsverket har, som tidigare anförts, utarbetats ett identifieringssystem för såväl stora fartyg som små båtar. Detta system ligger till grund för det internationella standardiseringsarbetet på detta område. Systemet medger att man med några få ord och tecken kan ange båtens karaktäristiska form m.m. på ett sådant sätt, att de enheter som sätts in under bistånds- eller sjöräddningsinsatser redan på håll kan avgöra om en observerad båt är av samma typ som den insatsen gäller.

Utredningen har funnit, att systemet är så utformat att det kan användas för att få fram uppgifter om båten, då allmänheten tar kontakt med sjöräddningen och då sjöräddningen lämnar underlag till de enheter som sätts in

vid efterforskning o.d. Genom samverkan mellan sjöfartsverket, sjösäkerhetsrådet, båtorganisationerna och Svenska Båtindustriföreningen bör det enligt utredningens mening vara möjligt att få fram en bred tillämpning av detta system.

Genom åtgärder av nu angiven typ kan man förbättra möjligheterna att identifiera fritidsbåtar. Omfattningen av dessa åtgärder behöver inte i och för sig begränsas till viss båttyp eller till enbart större båtar, eftersom ingen av åtgärderna är särskilt kostnadskrävande för den enskilda båtägaren eller för samhället.

Utredningen förutsätter att den myndighet som skall svara för fritidsbåtfrågorna får till uppgift att följa utvecklingen och särskilt uppmärksamma de behov som här avses.

8.1.3 Avgiftsuppbörd

Fritidsbåtutredningen föreslog att en årlig grundavgift (20 kr) skulle erläggas av alla båtar som framdrivs med motor eller segel. En tilläggsavgift (30 kr) skulle erläggas av alla båtar med minst 10 hästkrafters motor eller 10 kvadratmeters segel.

Fritidsbåtbeståndet omfattar nu ca 700 000 båtar. Av dessa skulle, om fritidsbåtutredningens förslag genomförs, grundavgift erläggas av ca 420 000 båtar. Tilläggsavgift skulle erläggas av ca 170 000 båtar.

Det är emellertid inte denna utrednings uppgift att behandla avgiftsfrågan annat än från registreringssynpunkt. Utredningen anser dock, att det bör övervägas att befria vissa kategorier båtägare från avgiftsskyldighet. Utredningen tänker här på båtar som ägs av fiskare, bofast skärgårdsbefolkning och samer eller som används i ungdoms- eller

idrottsverksamhet.

Utredningen har sökt finna en enkel metod som möjliggör avgiftsuppbörd och kontroll utan att detta skulle kräva att båtarna registreras. Den metod som utredningen valt medger under vissa förutsättningar att alla båtar kan avgiftsbeläggas.

Den av utredningen valda metoden för avgiftsuppbörd ingår i det grundalternativ, alternativ 1, som tidigare beskrivits i avsnitt 7.1.

Följande förutsättningar gäller

- o båtägare är skyldig att betala en årlig avgift för sin fritidsbåt, om denna omfattas av avgiftsplikt
- o båtägare som har flera sådana båtar, skall betala för varje båt för sig
- o båtägare som skall erlägga avgift är även skyldig att förse sin båt med en synlig skylt med namn och adress (se 8.2.2)
- o avgiften betalas på postkontor till ett konto som disponeras av den myndighet regeringen bestämmer.

För att underlätta kontrollen av att båtavgift erlagts bör kvittot på båtavgiften vara ett märke, som synligt anbringas på båtens vänstra sida (babord). Denna princip tillämpas oavsett på vilket sätt avgiftsuppbörden sker. Märket förnyas (på samma sätt som för bilarnas del) årligen vid inbetalning av årets avgift. Exempel på märkets utformning visas i bil. 3.

Den som avser framföra en fritidsbåt, som omfattas av avgiftsplikt, är skyldig att se till att båten är försedd med märke, oavsett om denne är ägare till båten eller ej. (Bil som saknar giltigt märke får inte brukas).

För att underlätta redovisningen kan märkena förses med löpnummer. Tillsammans med märket kan följa en talong-

del med samma nummer. När avgiften erlagts, lämnar posten ut såväl märke som talong. Märket sätts på båten. Talongen förvaras på lämpligt sätt. Talongen bör vara försedd med ägarens namn och adress.

Ett liknande system för avgiftsuppbörd tillämpas i Finland och Norge, när det gäller uppbörd av fiskevårdsavgift. Som kvitto på att avgift erlagts på posten får man en talong som fungerar som statligt fiskekort. Den som fiskar är skyldig att kunna visa upp kortet på anfordran.

I Finland infördes fiskevårdsavgiften år 1952. Första året löstes 207 268 fiskekort. Antalet årligen försålda kort uppgår nu till ca 430 000.

Det första år, då en båtavgift skall erläggas, är man - oavsett båtavgiftens storlek - helt hänvisad till den enskildes initiativ att gå till postanstalt och över disk erlägga sin avgift och få sitt märke. Det finns inget register att utgå från. Viss hjälp skulle kunna fås från försäkringsbolagens sida. Deras register täcker dock sammantaget mindre än hälften av det aktuella båtbeståndet.

I samband med den första terminen för avgiftsuppbörd bör allmänheten informeras om båtavgiften och dess syfte samt om uppbördsförfarandet. Informationen torde behöva upprepas i samband med den årliga avgiftsuppbörden under ytterligare något år, intill dess avgiften blivit mera allmänt känd. Därefter torde rutinmässigt påminnelser kunna lämnas på samma sätt som beträffande arbetsgivaravgifter, bilkontroll m.m. i TV:s Anslagstavlan (utan kostnad).

Utredningen anser att avgiftsuppbörden i princip bör vara genomförd i och med utgången av april månad varje år. Under det första året bör uppbörden utan påföljd kunna utsträckas något i tiden.

För att underlätta kommande års inbetalningar av båtavgiften behövs ett förnyelseregister, dvs ett adressregister med vars hjälp man under följande år kan sända ut en inbetalningsavi.

Utredningen vill här erinra om att jaktvårdsavgiften (f n 50 kr) administreras på detta sätt efter första inbetalningen. Den som för första gången vill erlägga jaktvårdsavgift (vapenlicens skaffar man sig i särskild ordning hos polisen) går till närmaste postanstalt och begär att få ett speciellt postgiroinbetalningskort, som är försett med en övre del. Både kortet och den övre delen förses med namn och postadress.

För att vid jakt slippa föra med sig vapenlicensen kan inbetalningskortet medföras till polisstationen och där förses med uppgifter om vapnet och stämpel som bestyrker uppgifternas riktighet.

Vid inbetalningen lämnas kvitto som sätts på den övre delen som därefter frånskiljes. Denna utgör nu både kvitto och jaktkort, som skall kunna uppvisas av jägaren på anfordran.

Inbetalningen sker till kammarkollegiets jaktfond. Namn och adressuppgifterna lämnas till Svenska Jägarförbundet. Kortets uppgifter om namn, postadress och inbetalning dataregistreras hos en servicebyrå, som har hand om vården av det adressregister som är upprättat över jaktkortsinnehavare.

Registret används årligen för datautskrift av inbetalningskort. Dessa sänds till alla som erlagt jaktvårdsavgift föregående år. Mottagaren går till posten, betalar avgiften och fäster postens kvitto på den övre delen, som därefter utgör årets jaktkort.

Registret kan även användas för utskrift av påminnelser (nya inbetalningskort) som sänds till dem som efter viss

tid inte inbetalt årets jaktvårdsavgift. Registret användes också vid kontroll av huruvida viss person löst jaktkort.

Jaktkortsregistret har alltså i huvudsak till uppgift att vara ett förnyelseregister, som underlättar för tidigare jaktkortsinnehavare att komma ihåg att förnya jaktkortet i tid. Den direkta driftkostnaden för registret är låg, ca 1 kr, genom att det endast innehåller personuppgifter (namn, postadress, personnummer) och kan adressaktualiseras genom samkörning via personnumret mot riksskatteverkets befolkningsregister.

Ett förnyelseregister för uppbörd av en båtavgift skulle kunna utformas på samma sätt som för jaktvårdsavgiften/jaktkortet, när det gäller själva uppbörden. Båtmärket behövs som kvitto enligt vad som tidigare nämnts, oavsett under vilka former uppbörden sker.

Det synliga båtmärket kan till skillnad från fiskekort (och jaktkort) observeras på håll. Det underlättar den kontroll som kustbevakning och polis torde kunna utöva i samband med annan verksamhet. Inga särskilda resurser torde således behöva tillföras för de stickprovskontroller som kan komma att erfordras.

Utredningen anser att ett förnyelseregister för avisering av uppbörd av båtavgift bör vara tillräckligt för att kunna ta ut en grundavgift av den storleksordning som fritidsbåtutredningen föreslog. Även för uppbörd av en tilläggsavgift av 30 kr för båtar med minst 10 hästkrafters motorstyrka eller 10 kvadratmeters segelyta enligt fritidsbåtutredningens förslag bör det vara möjligt att kunna tillämpa samma enkla metod som den som beskrivits ovan. Det synliga båtmärket kan i sådant fall ges en annorlunda form än vad som gäller för grundavgiften.

Fritidsbåtutredningen föreslog att de större fritidsbåtarna

i ett senare skede borde erlägga dubbelt så stor tilläggsavgift som övriga båtar. Vid en sådan differentierad tilläggsavgift krävs enligt denna utrednings mening en registrering av de aktuella båtarna i ett offentligt båtregister, där de avgiftsgrundande uppgifterna är bestyrkta. En sådan registrering torde även bli nödvändig om den totala båtavgiften skulle bli avsevärt högre än den som angavs av fritidsbåtutredningen, dvs 50 kr. Om avgiftens storlek skulle motivera att den årliga uppbörden baseras på ett korrekt båtregister, ökar emellertid samhällets administrationskostnader påtagligt. För att uppnå den avsedda nettointäkten måste härvid avgiften höjas så mycket att den även täcker de härvid ökade administrationskostnaderna.

8.2 Utredningens alternativ

Huvudlinjen i utredningens arbete har varit att eftersträva en utvecklingsbar lösning, ett grundalternativ, som kännetecknas av stor enkelhet och låga omkostnader. Detta skall kunna byggas på i takt med framtida behov.

I alternativ 1 krävs inte någon registrering av fritidsbåtar. Vissa åtgärder har föreslagits, främst för att förbättra myndigheternas planeringsunderlag och för att underlätta identifieringen av fritidsbåtar. I dessa hänseenden är alternativet 1 ett grundalternativ, som också ingår i de övriga. Därutöver förutses i alternativ 1 behovet av ett förnyelseregister för avisering av en årlig båtavgift till de båtägare som erlagt avgift under föregående år.

Väljer man att som första steg lägga upp ett förnyelseregister (adressregister) för att kunna sända ut inbetalningskort på samma sätt som sker för jaktvårdsavgift/jaktkort, har man fått ett system som är avpassat för administrativa ändamål. Kravet på adressernas aktualitet är helt beroende av de tidpunkter, då nya avier skall

sändas ut via posten. Uppdatering behöver endast ske i anslutning till sådana tidpunkter.

Genom tätare ajourföring (t ex en gång per månad eller vecka) och genom användande av mikrofiche-förfarandet, beskrivet i avsnitt 7.2, kan förnyelseregistrets namn- och adressuppgifter även användas vid myndigheternas förfrågningar och vid enkäter e d.

Behöver man kunna använda ett centralt register vid identifiering av båtar vid sjöräddningsinsatser, sjöfynd etc krävs dock att man börjar registrera fritidsbåtarna. Kravet på registerinnehållets aktualitet och tillgänglighet blir avgörande för den insats som krävs för att lägga upp och vidmakthålla ett sådant register. Tekniskt sett kan detta utformas enligt alternativ 2 eller 3.

I alternativ 2 ingår ett enkelt registersystem med begränsad aktualitet och tillgänglighet. I detta alternativ finns möjlighet att lagra båtdata enligt ett identifieringssystem som tagits fram av sjöfartsverket, så att dessa båtdata vid behov kan användas vid sjöräddningsinsatser. m.m.

Alternativet innebär även möjlighet att med registrets hjälp avisera båtägare om en årlig båtavgift genom utsändning av inbetalningskort.

Datorbearbetningen sker med relativt långa tidsintervall. Vid dessa bearbetningstillfällen framställs utdrag av hela båtregistret på s k mikrofiche, som sänds till dem som behöver ha tillgång till registerinformation.

Funktionerna ingår i eller har sina direkta motsvarigheter i befintliga ADB-system för administration av föreningsregister. Efter anpassning till den aktuella uppgiften bör ett sådant system kunna utnyttjas för uppläggning och behandling av ett fritidsbåtregister.

Ökas emellertid kraven på tillgängligheten och aktualiteten hos registerdata kan systemet utformas enligt alternativ 3, där ett avancerat datorsystem med dataterminaler används.

Alternativ 3 möjliggör bl a lagring av fler uppgifter om båtarna än i alternativ 2. Härigenom tillkommer ökade möjligheter att - beroende av registrets omfattning och innehåll - ta fram statistik beträffande de båtar och båtägare som registrerats.

Alternativet innebär liksom alternativ 2 möjlighet att med registrets hjälp avisera båtägare om erläggande av avgift.

Registrering och uppdatering sker direkt från dataterminaler. Frågor till registret från en terminal besvaras direkt. Systemet är tillgängligt hela dygnet. Alla större användare har dataterminaler.

Funktionerna ingår i eller har sina direkta motsvarigheter i bilregistersystemet. Detta förutsätts även kunna utnyttjas för uppläggning och drift av ett fritidsbåtregister.

8.3 Val av alternativ

Utredningen vill i detta avsnitt redovisa sin syn på vissa praktiska frågor av betydelse vid avgränsning och val av alternativ.

8.3.1 Registeruppgifter

Vid en registrering måste alltid viss kontroll ske av de uppgifter som skall föras in i registret. Det kan gälla att uppgifterna är fullständiga eller att de är i en vidare mening korrekta. Innehållet måste vara korrekt för att registret skall kunna användas i de officiella funktioner, som motiverat registrets tillkomst. Kravet på korrekt-

het måste dock ställas i relation till den användning registret skulle få.

Ett register som i stort sett endast skall användas för adressering ställer krav på korrekta adressuppgifter. Skall registerinformationen användas i rättsliga sammanhang bör rimligtvis högre krav kunna ställas på att informationen är korrekt. Om den registrerade informationen inte kunnat kontrolleras av myndighet före registrering, minskar registrets användbarhet till sådana områden, där eventuella brister i informationens riktighet inte har någon avgörande betydelse.

Bilregistret innehåller de uppgifter som framgår av registreringsbeviset. Uppgifter om bilen (fordonet) får man fram vid typbesiktningen av en viss fordonstyp/modell eller genom särskild besiktning av fordon för vilket typbesiktning inte kan tillämpas.

Om man lägger upp ett offentligt register över fritidsbåtar, där registret skall ha liknande funktioner som bilregistret, krävs motsvarande möjlighet att få uppgifterna bestyrkta. Det nuvarande båtbeståndet och tillkommande båtar skulle i tillämpliga delar behöva typbesiktigas och/eller individbesiktigas, där avvikelser förekommer eller endast enstaka exemplar framställts. En bil kan i regel utan större svårigheter köras till en av Svensk bilprovnings anläggningar. En del av båtarna kan också utan svårighet föras till en plats där besiktning kan ske. Båtar, förlagda till områden med låg båttäthet torde emellertid behöva transporteras längre sträckor för att nå en plats där en besiktning kan ske. Det torde vara förenat med betydande kostnader att bygga upp en statlig organisation för att genomföra en båtbesiktning av erforderlig omfattning.

Enligt utredningens mening bör man i stället kunna överväga andra metoder för att få fram bestyrkta uppgifter beträffande erforderliga båtdata. I Finland har båtorga-

nisationerna tagit på sig uppgiften att besiktiga båtar ur säkerhetssynpunkt. I Sverige lämnar båtklubbarna bestyrkta uppgifter beträffande en medlems båt, när denne ansöker om s k båtcertifikat. I detta certifikat ingår sedvanliga uppgifter om båtens mått m.m.

När det gäller det befintliga båtbeståndet, torde således möjlighet föreligga att få fram bestyrkta uppgifter om båtdata för de båtar, vars ägare är medlem av båtorganisation. Endast en ringa del av de små båtarna är emellertid registrerade i båtklubbar. Av de större och de motorstarka båtarna är däremot flertalet registrerade i båtklubbar. I det senare fallet torde det vara praktiskt genomförbart för den båtägare som ej är medlem av en båtorganisation att mot avgift kunna få båtdata kontrollerade och bestyrkta genom närbelägen båtklubbs försorg.

För nytillverkade båtar bör man även kunna använda de uppgifter som kommer fram vid den frivilliga typprovningen. Denna täcker volymmässigt större delen av de båtar som tillverkas i Sverige eller som importeras från våra nordiska grannländer. I övriga fall bör man även här kunna hänvisa till samma förfarande som föreslagits för det befintliga båtbeståndet, dvs möjligheten att få båtdata kontrollerade och bestyrkta av båtklubbarna.

Det skulle under nuvarande förutsättningar ta många år innan nytillskottet av typprovade båtar kommer att utgöra större delen av eller hela det aktuella båtbeståndet. Om inte erforderlig statlig organisation för båtbesiktning m.m. byggs upp av andra skäl, är det en viktig förutsättning för att få fram bestyrkta båtdata till ett offentligt register, att man träffar överenskommelse med båtorganisationerna om deras medverkan.

Ett offentligt båtregister måste vidare, när det gäller båtägaren baseras på styrkta uppgifter om vem som är den ansvarige ägaren till viss båt. Registreringsskyldig-

heten bör enbart ankomma på ägaren. Man måste motverka att den som stulit en båt kan registrera sig som ägare eller uppge fingerat namn till registret för att slippa ansvar.

Den som anmäler båt för registrering måste således också kunna lämna uppgift som styrker ägandet. Om fångeshandling eller annan tillförlitlig handling som styrker förvärvet, saknas bör detta kunna tillgå på samma sätt som när det gäller båtdata, i de fall att båten är registrerad i båtklubb och denna på goda grunder anser sig kunna styrka ägandet. För övriga båtar bör båtägaren på ett trovärdigt sätt kunna styrka att han är ägare till båten, t ex genom att anlita båtklubb eller genom intyg från offentlig förtroendeman eller tjänsteman.

Vid förvärv av ny båt bör försäljaren på samma sätt som gäller för bilregistret lämna erforderliga uppgifter till ett båtregister. Vid försäljning av begagnad båt bör föreligga skyldighet för både säljaren och köparen att anmäla försäljningen respektive köpet till registret.

Stora förändringar sker årligen i de relativt små register över fritidsbåtar som finns hos båtklubbar och hamnmyndigheter. Vid beslut om påföljder för dem som inte lämnar riktiga uppgifter om ändringar till ett offentligt båtregister, bedömer utredningen det som sannolikt att samhället, i varje fall i ett inledningsskede, kommer att ställas inför betydande administrativa svårigheter om även mindre båtar skall inge i ett sådant register.

Efterlevnaden av utfärdade bestämmelser om registrering av fritidsbåtar måste kunna kontrolleras på ett enkelt sätt. Kontrollinsatsen bör stå i rimlig proportion till den effekt man vill uppnå. Kontrollen ute på fältet måste kunna utformas som stickprov som företas i anslutning till annan verksamhet. En registrering bör därför begränsas till

båtkategorier som i första hand används i kustfarvatten och de största insjöarna. I annat fall måste en betydande utbyggnad ske av övervakningsresurserna.

Mot bakgrunden av de skäl som anförts ovan bör ett offentligt båtregister i görligaste mån begränsas till sin omfattning utan att den avsedda effekten uteblir på ett sätt som är menligt för registrets uppgift.

8.3.2 Registeravgränsning

För att förenkla gränsdragningen föreslog fritidsbåtutredningen att den obligatoriska registreringen skulle omfatta alla fritidsbåtar som framdrivs med motor eller segel.

En avgränsning av registreringsskyldigheten vid viss minsta motorstyrka har under en längre tid tillämpats i andra länder t ex Finland (20 hästkrafter för utombordsmotor). Härigenom uppnås inte bara en antalmässig begränsning utan även begränsning till sådana båtkategorier som till allra största delen används i närheten av större tätorter, vid kustfarvatten eller i de största insjöarna.

Om en registrering av fritidsbåtar skall införas i Sverige, bör denna avgränsas i syfte att säkerställa en effektiv och korrekt administration. Ett sådant register bör enligt utredningens mening i ett första skede endast omfatta alla motorbåtar med minst 20 hästkrafters motorstyrka (ca 80 000) och alla segelbåtar med minst 10 kvadratmeters segelyta (ca 25 000), där ägaren har hemvist i Sverige eller där båten stadigvarande används inom svenskt sjöterritorium.

När det gäller segelbåtar kan man även överväga en annan avgränsning än segelyta, eftersom denna endast i få fall numera direkt framgår av beteckningar i seglet. Alla segelbåtar, som har ruff (däcksöverbyggnad) torde också ha fasta kojer och därmed vara avsedda för övernattning.

Detta gäller också större segelbåtar med s k flush-däck. Segelbåtar avsedda för övernattning kan alltså lätt urskiljas på håll och torde samtidigt vara den typ av segelbåtar som utnyttjas mest för färder utanför hemmafarvattnet.

Ett båtregister med den av utredningen ovan angivna avgränsningen skulle vid full täckning komma att omfatta ca 1/7 av det svenska totala beståndet av fritidsbåtar.

Registerkostnaden per båt vid olika alternativ har tidigare redovisats. Med avgränsning till ca 100 000 båtar enligt detta avsnitt beräknas för alternativ 3 (samma utförande som bilregistret) engångskostnaden per båt uppgå till ca 50 kr och den årliga driftkostnaden till ca 13 kr.

I dessa kostnader ingår inte samhällets eller båtägarens kostnader för den kontroll som diskuterats tidigare i detta avsnitt, när det gäller de data som skall föras in i registret. För de båtar, där kontrollen utförs genom båtklubbarnas försorg, kan det bli fråga om en kostnad som utredningen uppskattar till högst 50 kr per båt.

Skulle man i Sverige vilja registrera även de båtar, som har mindre motorstyrka än 20 hästkrafter, tar man med sådana båtar som till ansenlig del endast används lokalt och som i stor utsträckning har sin "hemmahamn" i någon av landets ca 100 000 småsjöar.

Om en båtnämnd med representanter för båtorganisationerna inrättas, kan den lämpligen få i uppdrag att svara för administrationen av det register, som kan komma att beslutas om.

8.4 Uppföljning

Vid beskrivning av registerprocessen, avsnitt 6.4, har behovet av uppföljning konstaterats. Denna innebär i

första hand en kontroll av efterlevnaden av utfärdade bestämmelser och en utvärdering av kontrollens resultat.

Utredningen, som har att lämna alternativa förslag till registerfrågans lösning, har dock inte funnit anledning att närmare pröva utformningen av eventuella straffrättsliga påföljder för den som bryter mot de bestämmelser som kan komma att utfärdas. Enligt utredningens mening bör detta anstå till dess slutlig ställning tagits i registerfrågan.

8.5 Utredningens förslag

8.5.1 Planering

- Vid lämpliga tidpunkter genomförs en riksomfattande statistisk undersökning beträffande hela fritidsbåtbeståndet.

- Undersökningen utformas till sitt innehåll av den myndighet som har att handlägga fritidsbåtfrågor. Möjlighet bör föreligga att i viss utsträckning genomföra regionsvis redovisning för att tillgodose regionala behov av översiktligt planeringsunderlag.

- Undersökningen genomförs av statistiska centralbyrån och utformas som tilläggsinformation i samband med en av andra skäl bedriven och bekostad undersökning, t ex Hushållens inköpsplaner.

- Kommunala myndigheter organiserar vid behov särskilda båtplatsköer samt permanenta samarbetsorgan (båtråd) med företrädare för båtorganisationerna inom kommunerna.

8.5.2 Identifiering

- Alla fritidsbåtar bör vara försedda med skyltar med

båtägarens namn, adress och telefon samt utförda och anbringade enligt polisens rekommendationer i broschyren "Skydda din båt":

"Utrusta båten med två hållbara namnskyltar med ägarens namn, adress och telefonnummer. En skylt bör vara synlig, medan den andra bör sitta på en väl dold plats".

- Båtägare och båtklubbar medverkar till att fritidsbåt utvändigt förses med båtens namn och hemmahamn och att man då eftersträvar att båtar av samma typ från en och samma hemmahamn inte får samma namn.

- Sjöfartsverkets identifieringssystem utvecklas att gälla alla båttyper som i någon större utsträckning kan bli föremål för sjöräddningsinsatser. I detta arbete medverkar sjösäkerhetsrådet, båtorganisationerna och Svenska Båtindustriföreningen vid den praktiska utformningen och tillämpningen.

8.5.3 Avgiftsuppbörd

Om båtavgift skall erläggas i huvudsaklig överensstämmelse med fritidsbåturedningens förslag, föreslås följande metodik för uppbörd av avgift och kontroll av att denna erlagts.

- Information om uppbörd av båtavgift lämnas till allmänheten av den myndighet som har att handlägga fritidsbåtfrågor. Denna information samordnas med information om övriga åtgärder och om avgiftens syfte.

- Informationen upprepas i erforderlig utsträckning.

- Båtavgift erläggs på posten. Som kvitto erhålls ett märke, exempel på utformning lämnas i bilaga 3.

- Märket anbringas väl synligt på båtens vänstra sida (babord), så att det kan observeras på håll under färd men också vid stillaliggande i hamn.

- Kontroll av att avgift erlagts sker genom kustbevakning och polis i samband med trafikkontroller o d.

- För avgiftsavisering läggs upp ett enkelt adressregister i likhet med vad som gäller för jaktkortet.

Om det för vissa fritidsbåtar beslutas om en årlig båtavgift som är avsevärt högre än den som angavs av fritidsbåtutredningen, dvs 50 kr, bör dessa båtar registreras. Ett sådant register bör i ett första skede endast omfatta alla motorbåtar med minst 20 hästkrafters motorstyrka och alla segelbåtar med minst 10 kvadratmeters segelyta (krysställ). Registret bör utformas enligt alternativ 3, dvs på samma sätt som bilregistret.

Särskilda yttranden

Nr. 1 av Börje Alpsten

Om en båtavgift skall införas, är det viktigt att uppbörden av avgiften görs så enkel som möjligt och att kontrollen av att avgiften betalas också blir enkel och så litet betungande för såväl den enskilde som samhället.

Det av utredningen föreslagna systemet för uppbörd av båtavgift uppfyller enligt min mening inte dessa krav.

Den som betalt båtavgift men förlorat märket på båten genom stöld, åverkan eller på annat sätt måste erlägga ny båtavgift eftersom förnyelseregistret inte är lämpligt för kontroll av att avgift betalts. Gör polisman eller tulltjänsteman kontroll innan nytt märke hunnit lösas och fästas på båten riskerar förare och ägare dessutom påföljd.

En del av nu angivna svårigheter kan undvikas om märket förses med en "kvittodel" som skall avskiljas och förvaras av båtägaren och kunna visas upp av denne om märket på båten förloras. Förlorar han även kvittodelen riskerar han emellertid påföljd om han inte köper ett nytt märke.

Systemet med kvittodel har vidare den nackdelen att den som är ägare till flera avgiftspliktiga båtar kan undgå att betala avgift för mer än en båt genom att visa upp en och samma kvittodel för båtarna och underlåta att fästa det inköpta märket på någon av båtarna.

Polis och tull kan inte i någon större omfattning kontrollera att båtavgifter har erlagts utan att eftersätta andra angelägna uppgifter. Att utöka polisens och tullens resurser för detta ändamål skulle medföra stora ökade kostnader för samhället, något som inte kan försvaras när det bara gäller att driva in en förhållandevis låg avgift.

Utredningen har förutsatt att den som inte betalar båtavgift skall kunna åläggas påföljd. Utredningen har avstått från att föreslå slag av påföljd.

Väljes böter högst 500 kr. skulle ordningsbot kunna tillämpas. Ordningsbotsförfarandet är relativt enkelt och billigt i och för sig. Behövs särskild utredning innan föreläggandet kan utfärdas blir givetvis de totala kostnaderna höga även för detta förfarande. De regler som utredningsmannen föreslagit kan beräknas medföra att särskilda utredningar behövs i många fall. Särskilt utredningar om vem som är ägare kan komma att bli vanliga. Sådana utredningar är tidskrävande. Det visar erfarenheterna av motsvarande utredningar för bilar. Man måste vidare räkna med att ett antal föreläggande kommer att bestridas och därmed leda till ytterligare utredningar, i sista hand rättegång.

Rutinen för ordningsföreläggande kan inte användas utan ändringar. Det är inte möjligt att nu ange storleken av kostnaderna för ändringarna men det torde röra sig om relativt stora belopp. Till bilden hör vidare att ordningsföreläggande inte används inom tullverket. Vilka problem som kan vara förknippade med att införa förfarandet i tullverket har inte utretts. Att införa förfarandet där kan inte ske utan kostnader. Det förfarande som nu kan användas i tullverket är strafföreläggande.

Den kostnadsbild som utredningens förslag synes ge, om man enbart ser till kostnaderna för avgiftsuppbörd och för tillhandahållande av märken, blir alltså inte så gynnsam om

man ser till alla kostnader som kan beräknas uppkomma om systemet införs med böter som påföljd. Till bilden hör vidare att polismyndigheterna är mycket arbetstyngda och att de i första hand måste prioritera utredningar om allvarligare brott.

Stora kostnader för rättsväsendet är vidare inte någon garanti för en god betalningsfrekvens, eftersom de insatser som tull- och polismyndigheter kan göra ändå är mycket små för den stora mängd båtar vi nu har. Härtill kommer att båtbeståndet ökar snabbt.

Mot denna bakgrund bör man söka en enkel lösning för avgiftsuppbörd som inte enbart bygger på ett straffbud som inte kan övervakas i den omfattning som skulle behövas. En sådan lösning är följande.

Lösningen grundas på samma allmänna förutsättningar för båtavgift som utredningen föreslagit, dvs.

1 båtägare är skyldig att betala en årlig avgift för sin fritidsbåt, om denna omfattas av avgiftsplikt

2 båtägare som har flera sådana båtar, skall betala för varje båt för sig

3 båtägare som skall erlägga avgift är även skyldig att förse sin båt med en synlig skylt med namn och adress

4 avgiften skall betalas på postkontor. Båtägaren får ett märke som skall fästas på båtens utsida (babord)

5 den som avser framföra en fritidsbåt, som omfattas av avgiftsplikt, är skyldig att se till att båten är försedd med märke, oavsett om denne är ägare till båten eller ej.

Det förnyelseregister som utredningen föreslår bör också finnas men det bör ges något andra funktioner än utredningen föreslagit. Innan jag går in på det vill jag beskriva hur uppbördsförfarande bör utformas i stort.

1. Uppbördsförfarandet

1.1 Registrering av båt i samband med avgiftens införande

1.1.1 Ägare betalar båtavgift på postkontor före viss tidpunkt, förslagsvis den 1 april det år båtavgift införs.

På inbetalningskortet anger denne sitt personnummer, namn och adress, båttypen - och om denne så önskar - båtens namn och hemmahamn samt avgiftens storlek.

1.1.2 Registerföraren inför uppgifterna på inbetalningskortet för ett datorstött båtregister.

Registerföraren eller postkontoret skall inte göra någon kontroll av att den uppgivne ägaren är ägare till båten. Någon sådan kontroll behövs inte för uppbörd av båtavgift. Anteckningarna i fritidsbåtsregistret har inte någon annan betydelse än att den som angetts som ägare är skyldig att betala båtavgift så länge han står antecknad som båtägare i registret. Anteckningen om bilägare i bilregistret har motsvarande funktioner. I bilregisterförfarandet kontrolleras inte heller uppgift om ägare.

1.1.3 Registret skall för varje person innehålla uppgift om

- 1 personnummer/org. nummer
- 2 namn
- 3 adress

- 4 båttyp
- 5 båtnamn och hemmahamn
- 6 båtnummer
- 7 avgiftsklass
- 8 betalning.

Om personen har mer än en båt lämnas uppgift för punkterna 4 - 8 för varje båt för sig.

Antalet ingångar i registret begränsas tills vidare till personnummer/org. nummer och namn. Registret behöver inte terminalbaseras men måste ordnas så att kontroll av att en person betalat avgift skall kunna göras lätt inom ett dygn.

Avsikten är att uppgiften om båttyp skall ge vägledning i frågan vilken avgiftsklass båten tillhör. Båttypen kan beskrivas enkelt genom fabrikantens modellbeteckning eller motsvarande. Uppgiften är inte tänkt att i förening med namn och hemmahamn vara en identitetsbeteckning för båten. Namn och hemmahamn skall för övrigt vara en fakultativ uppgift. Dessa tre uppgifter kan emellertid vara av värde för en båtägare t.ex. i de fall denne behöver gå till registret för att visa att avgift betalts.

Båtnumret är internt nummer i båtregistret. Det skall inte anbringas på båten. Numret skall emellertid skrivas ut i datorn på det båtmärke som skall sättas fast på båten. Tekniken är väl känd eftersom den används av bilregistret vid utskrift av bilnummer på kontrollmärken för bilnummerskyltar.

1.1.4 I samband med registreringen låter registerföraren skriva ut ett meddelande till båtägaren om registreringen och ett båtmärke.

1.1.5 Den som den 1 februari året efter reformen står antecknad i båtregistret som ägare av båten sänder registerföraren ett postförskott på båtavgift med båtmärke för året. Märket kan behöva ges en något annan utformning än den som redovisats i bilaga 3 för att postförskottet skall kunna användas.

Löser denne förskottet antecknas det i registret.

Löses inte förskottet i tid sänder registerföraren ett nytt postförskott på avgiften jämte straffavgift.

Löses inte detta i tid översänder registerföraren uppgift om båtavgiften och straffavgiften till kronofogdemyndighet för indrivning.

1.2 Registrering av ny båt

1.2.1 Säljare av ny båt - fabrikant, importör eller annan - är skyldig att lämna uppgifter till registerföraren om till vem han sålt båten. Uppgifterna är köparens personnummer, namn och adress, båttypen samt avgiftens storlek.

1.2.2 Köparen är skyldig betala båtavgift på postkontor i samband med köpet. Förfarandet är därvid detsamma som anges vid punkt 1.1.1.

Även i övrigt är förfarandet detsamma som anges vid punkterna 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 och 1.1.5.

1.3 Försäljning och köp av båt under båtsäsongen

1.3.1 Den som säljer en båt är alltid skyldig att underrätta registerföraren härom. Sker det inte och är säljaren antecknad som ägare den 1 februari måste han betala båtavgiften för året. Det ligger alltså i

säljarens intresse att göra anmälan. Köparen skall också underrätta registerföraren om ägarbytet. Båtavgiften och båtmärket följer båten. Köparen har därför också ett intresse att göra anmälan till registerföraren för att få en anteckning i båtregistret om att han är ägare till en båt för vilken avgift erlagts.

2 Straffbestämmelser

Det här föreslagna systemet bygger på straffavgifter. Det torde dock inte vara möjligt att helt undvika straffbestämmelser. Sådan påföljd kan emellertid begränsas till tre fall nämligen

- 1 ägare av äldre oregistrerad båt underlåter att registrera båten vid reformens ikraftträdande eller därefter
- 2 säljare av ny båt underlåter att anmäla försäljning av båten
- 3 ägare underlåter att förse avgiftspliktig båt med uppgifter om ägarens namn och hemvist.

Påföljden bör begränsas till böter, högst 500 kr.

3. Allmänna synpunkter på det här föreslagna förfarandet

Den enskilde behöver inte betala ny båtavgift om han förlorar märket. Kontroll av att betalning erlagts kan alltid lätt göras i registret. Enbart den omständigheten att märke saknas på fritidsbåt bör därför inte leda till straffpåföljd. Det får ändå förutsättas att båtägare sätter båtmärket på båten, eftersom kontroll i registret ändå innebär viss olägenhet för honom.

Oavsett båtavgiftens storlek skall registreringen begrän-

sas till uppgifter som säljaren eller köparen lämnat. Uppgifternas riktighet behöver inte kontrolleras av myndighet eller annan eftersom registreringen enbart är till för avgiftsuppbörd och inte har till syfte att visa det civilrättsliga ägareförhållandet.

Båtmärken behöver inte sändas ut till alla postkontor inför en uppbördsperiod. Båtmärken sändes i stället till ägaren efter registreringen och följande år automatiskt per postförskott.

Båtmärket förses med ett båtnummer som underlättar kontrollen och kontakten med registerföraren. Senare kan man överväga att som båtnummer använda tillverkarens fabrikationsnummer.

Kostnaderna för information blir praktiskt taget inga efter några år efter båtavgiftens införande eftersom redan registrerad båtägare påminns om avgiften genom postförskott i god tid innan båtavgiften senast skall vara betald och säljare av nya båtar får förutsättas känna till reglerna om båtavgift liksom övriga regler för affärsverksamheten.

Det skisserade systemet leder vidare till att de rättsvårdande myndigheternas kostnader för kontroll och beivrande av förseelser kan begränsas avsevärt i ett löpande system. För båtar som registrerats i systemet kommer dessa myndigheter inte alls in i bilden på grund av systemet med straffavgifter. Man kan vidare räkna med att de nya båtar som kommer ut i marknaden efter systemets införande anmäls till registret av säljare till följd av den anmälningsplikt som läggs på denne. De fall som kommer att falla på de rättsvårdande myndigheterna blir sannolikt få.

Det finns inte uppgifter om vilka som nu äger fritidsbåtar. Den omfattande information som utredningen föreslagit vid båtavgiftens införande bör leda till att många kommer att betala den båtavgift som statsmakterna kan komma att besluta. Båtorganisationerna och båtklubbarna kommer

säkert att medverka genom särskild information till sina medlemmar. Det torde leda till att betalningsfrekvensen blir hög bland dem. När det gäller övriga båtägare får man räkna med att informationen inte alltid når fram. En överenskommelse med försäkringsbolagen bör därför träffas om att de medverkar med information till de kunder som har någon form av båtförsäkring.

Skulle det visa sig att reglerna om båtavgift inte efterlevs tillfredsställande sedan systemet införts och fått verka några år, kan övervägas att tillägga tull- och polismyndigheter befogenhet att för utredning ta fritidsbåt i förvar. Denna möjlighet bör då kunna tillämpas i de fall då ägareförhållandet är osäkert eller det är svårt att utreda det verkliga förhållandet på platsen utan tidsutdräkt.

När det gäller frågan vem som skall föra båtregistret är flera lösningar tänkbara. Med hänsyn till de rättsverkningar som knyts till registreringen bör registerföraren vara en myndighet.

De rutiner som här föreslagits har flera beröringspunkter med förfarandena vid bilregistret och bilregisterenheterna. Det kunnande och den teknologi som utvecklats för bil- och körkortsregistren kan därför sannolikt användas vid utvecklingen av ett system av det slag som här avses, även om det inte är fråga om en teknisk samordning mellan båtavgiftsregistret samt bil- och körkortsregistren.

Företrädare för bilregistret har under hand meddelat att kostnaderna för drift av här skisserat register torde komma att ligga mellan 5 och 10 kronor per båt och år. Även om denna registerkostnad är större än kostnaden för den märkesförsäljning och förnyelseregister som utredningsmannen föreslagit, kan man räkna med att totalkostnaderna för ett sådant system blir lägre än för den ordning som utredningen föreslagit. Dessutom kan man räkna med att betalningsfrekvensen blir större.

Sammanfattning

Utredningens förslag om ett adressregister för båtägare och båtmärkesförsäljning kan beräknas leda till besvär för de rättsvårdande myndigheterna om straffbestämmelser skall införas. Ett system med andra sanktioner, straffavgifter, bör i stället genomföras. I sådant fall kan inte registreringen begränsas till ett förnyelseregister som utredningen föreslagit.

Ett system med straffavgifter har beskrivits i det föregående. Huvudpunkterna i detta är att båtägare registreras i ett adressregister liksom utredningen föreslagit. Registret utformas emellertid så att det kan användas som grund för föreläggande av straffavgifter.

Oavsett båtavgiftens storlek kan registreringen begränsas till ett fåtal uppgifter som lämnas av säljare eller köpare. Uppgifternas riktighet behöver inte i något fall kontrolleras av myndighet eller annan - något som utredningen föreslagit för vissa båttyper - eftersom registreringen inte har till syfte att fastställa ett civilrättsligt ägareförhållande.

Straffbestämmelserna i ett system med straffavgifter kan begränsas avsevärt. De totala kostnaderna för ett system med straffavgifter kan beräknas bli lägre än den av utredningen föreslagna ordningen.

Nr. 2 av Kjell Nyman

Fritidsbåtutredningens direktiv utformades mot bakgrund av den snabba tillväxten av antalet fritidsbåtar. Utredningen skulle mot bakgrund av bedömningar av utvecklingstendenserna söka fastställa det framtida behovet av åtgärder. Direktiven pekade också särskilt på vissa problem från säkerhets- och miljövårdssynpunkt till följd av det växande antalet fritidsbåtar. Direktiven angav vidare att en närmare reglering i vissa avseenden borde övervägas.

En enig fritidsbåtutredning föreslog att obligatorisk registrering av alla motordrivna båtar och segelbåtar skulle införas. Fritidsbåtutredningen konstaterade att registrering är vanlig och har bedömts nödvändig i länder med ett utvecklas båtliv. Registrering sker i Finland, Norge, Frankrike, Italien, Nederländerna, Polen, Schweiz, Spanien, Västtyskland, Österrike, Canada och USA.

Fritidsbåtutredningen framhöll dessutom att "för planeringen och avvägningen av de samhälleliga insatserna beträffande hamnar, uppläggningsplatser, farleder etc. - där betydande statliga och kommunala ekonomiska investeringar kan förutses under en följd av år - måste ställas höga krav på beslutsunderlag och uppföljningsmöjligheter. Utredningen finner att dessa krav bäst kan uppfyllas genom registrering av båtbeståndet".

Remissbehandlingen av fritidsbåtutredningens betänkande verifierade behovet av fortsatt teknisk översyn av registerfrågan. Som framgår av URF:s remissammanställning anförde ett fåtal remissinstanser tveksamhet mot registreringen i sig. De invändningar som restes avsåg risken för höga registerkostnader, registerutformning och registreringspliktens omfattning.

Efter remissbehandlingen av fritidsbåtutredningen tillsattes

URF för att, i enlighet med fritidsbåtutredningens förslag och flera remissinstansers uppfattning, göra en teknisk utredning av registreringsfrågan. I direktiven till URF betonas att just frågorna om omfattningen av registreringsplikt och registrets organisatoriska uppbyggnad bör prövas ytterligare. I direktiven anges vidare att alternativa förslag i fråga om registreringsplikten bör redovisas, liksom de andra möjligheter som kan finnas att få information om fritidsbåtar som inte bör omfattas av en registreringsplikt.

Det kan inte anses ha legat i URF:s uppdrag att göra en prövning av fritidsbåtutredningens slutsats i fråga om behovet av registrering. Detta framgår enligt min uppfattning av URF:s direktiv och av den omständigheten att URF har en expertbetonad sammansättning utan den medverkan av bl.a. parlamentariker som fritidsbåtutredningen hade.

URF:s förslag innebär en rekommendation att ett system av typ licensuppbörd införs i stället för registrering. Ett adressregister, det s.k. förnyelseregistret, föreslås tillkomma för att underlätta avgiftsuppbörden. URF bortser i en rad avseenden från det utredningsarbete fritidsbåtutredningen genomfört för att lösa övergripande problem inom båtlivet - ej huvudsakligen enbart finansieringsfrågan. URF blir därigenom inte heller den tekniska uppföljning till fritidsbåtutredningen som avsågs.

Då URF nu, trots sitt uppdrag att närmare utreda vissa tekniska frågor i samband med registrering, valt att i stället lägga fram ett huvudförslag om licensuppbörd utan en fullständig och obligatorisk registrering, så borde rimligen detta förslag ha varit allsidigt underbyggt. Alla de motiv som framgått av tidigare utredning och som framförts som motiv för registrering borde i så fall utförligt ha utretts och analyserats. Slutsatsen att obligatorisk registrering inte är erforderlig för att tillgodose de olika

framtida problem som - bl.a. i direktiven och i betänkandet "Båtliv" - redovisas som bakgrund till URF:s arbete borde ha byggts under med ett grundligt utredningsmaterial. Någon utförlig materialredovisning eller analys av detta slag återfinns dock inte i betänkandet och har inte heller gjorts.

Behovet av planeringsunderlag har utretts enbart med hänsyn till de statistiska möjligheter till ökad kunskap som SCB:s m.fl. undersökningar kan ge. URF vill göra gällande att ett register inte nämnvärt kan öka kunskapen om båtlivet från planeringssynpunkt. Detta synsätt underbyggs dock inte av utredningens eget material. I sammanhanget har utredningen inte beaktat den mångfald av bl.a. miljöfrågor som är förknippade med båtlivet och de behov av planeringsinsatser som detta nödvändiggör. Renhållningsservicen, övriga främst kommunala åtaganden, bullerproblemen och förslitningen av mark och vatten i samband med båtlivet har alla samband med frågan om samhällets kunskap om fritidsbåtsbeståndet. I fråga om buller från fritidsbåtar har understrukits att en registrering är av betydelse för att bekämpa onödigt buller (SOU 1976:21). Dessa frågor borde ovillkorligen ha ingått i URF:s bedömning i en situation där utredningen rekommenderar att registrering inte införs.

Möjligheterna till identifiering och övervakning av fritidsbåtarna har utretts genom att utredningen med utgångspunkt i dagsläget prövat omfattningen av dessa behov (ex. räddningsinsatser, stölder etc.). Vidare har utredningsmannen efter s.k. hearings med berörda myndigheter dragit slutsatsen att dessa frågor i dag kan lösas utan registrering. URF föreslår således i huvudsak endast vissa enklare åtgärder av frivillig karaktär som kan förbättra situationen i dagsläget. Det framtida behovet analyseras däremot inte, trots att detta rimligen hade varit av avgörande intresse.

Det bör vidare anföras att en registrering är nödvändig för att ett eventuellt framtida regelsystem - med bl.a. besiktning, utbildning och förarkompetens - skall fungera tillfredsställande. Båtarna intar här inte någon undantagsställning i förhållande till bilar och motorredskap. Båtbeståndet är mycket mer heterogent sammansatt än fordonsparken, något som gör behovet av dokumentation större. En registrering kan också fylla ett behov i ett beredskapsläge eller i samband med en eventuell drivmedelsbrist.

Övriga av fritidsbåtutredningen anförda motiv för registrering har inte bedömts ha sådant intresse att de lett till någon form av grundligare överväganden i URF. Detta är olyckligt, främst med hänsyn till att ett framtida ställningstagande till fritidsbåtsfrågorna i stort sannolikt i huvudsak kommer att bygga på det betänkande fritidsbåtutredningen framlagt. Det kan hävdas att fritidsbåtutredningen i olika sammanhang framhöll frivilligheten som värdefull beträffande framtida åtgärder inom båtlivet - men då bör noteras att detta synsätt redovisades med förslaget om registrering som en grundläggande förutsättning. Utredningen framlade sina 13 motiv för registrering mot bakgrund av en bred analys av fritidsbåtsfrågorna. Om nu fritidsbåtutredningens förslag kommer att utgöra en grund för framtida åtgärder är det allvarligt att URF i sin genomgång ägnat en så begränsad uppmärksamhet åt relationen mellan dessa frågor och frågan om registrering.

URF borde således vad gäller utredningens behandling av motiven för eller mot registrering, enligt min mening ha valt endera av följande två vägar: Antingen borde URF inte alls ha behandlat några motiv eller så borde utredningen ha behandlat alla motiv. Den förstnämnda vägen motsvarar enligt men mening innebörden i direktiven som främst redovisar behovet av en teknisk och i förhållande

till fritidsbåtutredningen kompletterande granskning.

Även om denna tolkning av direktiven skulle kunna anses för snäv kan det enligt min uppfattning - oaktat detta - inte anses ha kommit fram sådana omständigheter vid remissbehandlingen av fritidsbåututredningens förslag och under URF:s arbete som ger anledning till en annan grundsyn än den fritidsbåtutredningen hade när det gäller denna grundläggande fråga.

Slutsatsen av det resonemang som förts här blir att frågan om registrering inte allsidigt har belysts i URF:s förslag. Visserligen innehåller betänkandet vissa registreringsalternativ, men betänkandets uppläggning i övrigt ger läsaren små möjligheter att ta ställning till värdet av dessa alternativ. I strävan att nå fram till ett system med licensuppbörd utan obligatorisk registrering ger betänkandet ofullständiga bakgrundsteckningar och undviker framtidsbedömningar.

Då nu URF trots detta lägger sitt förslag med tonvikten lagd vid överväganden om registreringsplikt eller ej finns det skäl att kort beröra de förhållanden som förstärker motiven för obligatorisk registrering.

De insatser för båtlivet som kan upplevas angelägna leder till ett behov av avgiftsuppbörd. Om detta råder enighet. Båtsporten har likheter med andra samhällsföreteelser, som inte alltid primärt är motiverade av fritidsintresset. Den i skattehänseende som förmögenhet deklarationsskyldiga tillgången båten är inte enbart ett redskap för fritidsbehoven utan i många fall även - till skillnad från de flesta andra fritidsaktiviteters redskap - ett realiserbart kapitalvärde vars avkastning i stort sett är oreglerad. Över båtlivets trafik har samhället nära nog ingen kontroll. T.ex. snöskoters - som ofta liksom båtar framförs i naturkänsliga områden - omfattas av såväl motorfordonsregistrering som åldersbegränsningar för förare. En registrering

skulle göra det möjligt för samhället att bevaka utvecklingen i dessa avseenden.

Uppgifter om aktivitetens egentliga omfattning, dvs. båtarnas utnyttjande och deras geografiska rörlighet, saknas således liksom uppgifter om båtarnas värden, försäkringsanslutning och övriga ekonomiska data. Vidare saknas sammanställda uppgifter om båtlivets samlade samhällsekonomiska effekter, t.ex. för olika kommuner i form av bl.a. anspråk på kommunal service, gästhamnsutbyggnader och insatser för turismen.

Som framgått ges i URF:s förslag inget underlag för att genom ett register öka kunskaperna om t.ex. den offentliga sektorns behov av insatser och kontroll av båtlivet. I ett system utan ett mer fullständigt register saknas vidare de nycklar till fördelning av avgiftsinkomsterna som med mitt synsett är nödvändiga, t.ex. mellan båtägare och offentlig sektor, mellan stat och kommun eller mellan olika av båtlivet belastade kommuner. Vidare minskar möjligheten till riktade undersökningar av finansieringsbehov, liksom möjligheten till ett framtida effektivt sjösäkerhetssystem. Inte minst frånhänder man sig möjligheten att bygga upp ett mellan olika båtägare någorlunda rättvist avgiftssystem. Detta motiveras bl.a. av att kraven på samhällsservice troligen ökar med större båt, som rör sig utanför hemmaviken.

Ett registeruppbördssystem är allt efter motiv och behov utvecklingsbart. I motsats till det av URF föreslagna licenssystemet kan effektivitet i uppbördsförfarandet nås genom att bättre förutsättningar för kontroll av efterlevnaden också leder till en stabilare och på förhand känd storlek på uppbörden.

Av vad jag här sagt framgår att utredningsarbetet enligt min mening inte givit skäl att frångå fritidsbåtutredningens

förslag om en obligatorisk registrering av fritidsbåtar. Mot denna bakgrund är det än mer olyckligt att URF genomfört sitt utredningsuppdrag på ett sätt som i det här avseendet inte överensstämmer med direktiven.

I URF:s uppdrag ingick att pröva vilka båtar som lämpligen bör registreras. Remissinstansernas uppfattning, som den redovisades i anslutning till fritidsbåtutredningens förslag, var mycket delad i denna fråga. Jag anser att registret i huvudsak bör omfatta de båtar som fritidsbåtutredningen föreslog. Registreringen bör omfatta flertalet båtar med hänsyn till sjöräddnings- och identifieringsskäl. Avgiftsuttagets omfattning behöver därför inte nödvändigtvis sammanfalla med registreringens omfattning, t.ex. om man som URF rekommenderar vill undanta segeljollar m.fl. båtar.

Framtida behov av andra uppgifter av vikt för samhällets planering eller behov av åtgärder bör, utan att registreringsutformningen skall behöva ändras, kunna tillföras registret. Därav följer att den registerform som väljs bör ha utvecklingsmöjligheter. Med hänsyn till de här redovisade motiven, liksom av kostnadsskäl och det förhållandet att båtar i många avseenden inte intar någon särställning i förhållande till bilar och motorredskap i övrigt, förordar jag att registret förläggs till centrala bilregistret.

Ett centralt och utvecklingsbart register - dvs. av den typ, som förutsatts i fritidsbåtutredningens betänkande och direktiven till URF - medverkar enligt min mening bäst till att möta de behov som såväl den enskilde båtägaren som samhället bör verka för att tillgodose. Det kan på sikt däremot inte vara rimligt att tillväxten av båtbeståndet stimuleras genom bl.a. ökade offentliga insatser utan att ett så elementärt hjälpinstrument som registrering införs. Likaväl som fritidsaktiviteten båtliv bör ges med andra fritidsaktiviteter likvärdiga förhållanden bör andra med det snabbt växande båtlivet sammanhängande problem av

trafik-, miljö-, service- och sjösäkerhetskaraktär liksom privatekonomisk karaktär bli föremål för samhällets kontroll över utvecklingen.

Bilaga 1 Utdrag ur fritidsbåtutredningens betänkande, 10 Registrering

10 Registrering

10.1 Inledning

Bestämmelser om registreringsplikt för ägare av fritidsbåtar finns inte i svensk lagstiftning. Däremot har sedan gammalt funnits regler i sjölagen om fartygsregistrering. Enligt fortfarande gällande regler i 1 kap. 2 § sjölagen skall register föras över alla svenska fartyg, vilka är avsedda att nyttjas till handelssjöfart eller passagerarbefordran och har en bruttodräktighet av 20 registerton eller däröver. I 1 § förordningen (1901:78) angående registrering av svenska fartyg stadgas att registret skall föras hos sjöfartsverket.

I samband med tillkomsten av sjötrafikförordningen (SFS 1962:50) togs frågan om bl.a. särskild registrering av fritidsbåtar upp. Dåvarande sjöfartsstyrelsen som övervägt en sådan vid sin översyn av delbestämmelser som reglerar sjötrafiken, ansåg i sitt förslag till sjötrafikförordning att detta var en fråga som inte borde föranleda någon åtgärd. Vid remissbehandlingen av förslaget togs registreringsfrågan upp på nytt. I propositionen (1962:94) med förslag till sjötrafikförordning uttalade vederbörande departementschef att han - i anslutning till den förhärskande meningen bland remissinstanserna - inte ansåg behovet vara mera framträdande och att ytterligare erfarenhet av trafiken till sjöss borde avvaktas, innan frågan om registrering närmare prövades. Riksdagen följde departementschefens förslag.

Frågan om registrering av fritidsbåtar återkom motionsvägen vid 1965 års riksdag men föranledde inte någon åtgärd.

10.2 Fartygsregistrering (SFS 1973:1064)

I proposition till 1973 års riksdag (1973:42) föreslogs att en i flera hänseenden ny ordning skulle skapas för registrering av, inskrivning av äganderätt till och inteckning i svenska fartyg. Förslaget har antagits av riksdagen (LU 1973:22, rskr 1973:272). De nya reglerna skall träda i kraft den dag Kungl. Maj:t bestämmer. Bland de nya reglerna kan följande nämnas. Det nuvarande hos sjöfartsverket förda fartygsregistret och den av inskrivningsdomare i Stockholms domsaga förda boken över fartygsinteckningar ersätts med ett för registrering av och inteckning i större fartyg (skepp) gemensamt register och en förteckning över vissa mindre fartyg (båtar). Vidare införs en ny ordning för registrering av, inskrivning av äganderätt till och inteckning i fartyg under byggnad. Ett särskilt register inrättas för detta ändamål.

De nya registren - skeppsregistret, båtregistret och skeppsbyggnadsregistret - skall föras hos en för landet gemensam registermyndighet.

Enligt de nya reglerna skall (1 kap. 1 §) fartyg anses som svenskt om det till mer än hälften ägs av svensk medborgare eller svensk juridisk person. Kungl. Maj:t eller efter Kungl. Maj:ts bemyndigande sjöfartsverket kan medge att annat fartyg vars drift står under avgörande svenskt inflytande skall anses som svenskt. Fartyg delas in i två kategorier. Till den första kategorin, som betecknas skepp, hör fartyg vars skrov har en största längd av minst 12 meter och en största bredd av minst 4 meter. I den andra kategorin ingår alla andra fartyg, vilka kallas båtar. Över samtliga svenska skepp och skepp under byggnad i Sverige skall föras register. Över båtar skall föras ett båtregister i den omfattning Kungl. Maj:t bestämmer.

Reglerna om fartygsregister i sjölagen skall kompletteras med detaljföreskrifter i en särskild kungörelse.

Kungl. Maj:t har genom skrivelse den 14 juni 1974 till domstolsväsendets organisationsnämnd och Stockholms tingsrätt uppdragit åt tingsrätten att lägga upp ett skeppsregister och ett båtregister samt förordnat att detta skall ske med användning av automatisk databehandling inom ramen för rättsväsendets informationssystem. Vidare har bestämts att tingsrätten skall ombesörja vad som ankommer på den registermyndighet som avses i 1 kap. 2 § sjölagen. Ett skeppsregister skall läggas upp på grundval av innehållet i det nuvarande fartygs- och fiskefartygsregistren samt inteckningsboken för fartyg. På grundval av samma register skall tillika läggas upp ett båtregister. I Kungl. Maj:ts beslut har vidare utvecklats vad de olika registren skall innehålla.

10.3 Förslag till fartygsregisterkungörelse, innehåll och syfte

Arbetet med fartygsregisterkungörelsen pågår inom justitiedepartementet och beräknas bli slutfört under hösten 1974. Det utkast som f.n. är framlagt innehåller sju kapitel. Det första innehåller bestämmelser om registermyndigheten och dess informationssystem. I registermyndigheten, dvs. Stockholms tingsrätt, skall göromålen handläggas av en särskild enhet, kallad sjöfartsregistret. Personalkostnaden har beräknats till ca 500 000 kr. medan kostnaden för terminalutrustning och kringutrustning uppskattats till ca 100 000 kr. för det första budgetåret. I kap. 2 ges bestämmelser om skepps- och skeppsbyggnadsregistren. Alla svenska skepp skall registreras i skeppsregistret. Redovisningen av skepp sker i avdelningar, som upptar identifieringsuppgifter, uppgifter om skeppet, registreringsförhållanden, ägare, huvudredare, inteckningar och anteckningar.

Redovisning av skepp under byggnad i Sverige sker i skeppsbyggnads-

registret på motsvarande sätt.

Kap. 3 innehåller bestämmelser om båtregistret. I kap. 4 ges regler om dagböcker, minnesböcker, aktbildning och registerutdrag, vilka regler är gemensamma för registren.

För alla registrerade fartyg utfärdas nationalitetshandling, utan vilken registreringspliktigt fartyg inte får hållas i drift. Regler härom finns i kap. 5.

Kap. 6 behandlar ärenden med anledning av anmälan om partrederiavtal eller andelsövergång i partrederi.

I kap. 7 upptas bl.a. bestämmelser om delgivning, underrättelser till och från registermyndigheten samt registreringsavgifter.

En förutsättning för införing i något av registren är att det är fråga om fartyg. Fartygsbegreppet är inte bestämt i svensk sjörättslig författning. Man har därför hänvisat till en praktisk tolkning med utgångspunkt från vissa vedertagna synpunkter i ämnet. Med fartyg anses i allmänhet vissa sjötransportmedel, varmed jämställs redskap för annan verksamhet till sjöss. En viss manöverduglighet måste vara för handen. Krav på eget framdrivningsmedel brukar inte ställas. Pråmar och läktare är alltså att betrakta som fartyg medan flottar faller utanför fartygsbegreppet. Detta anses framgå av formuleringen i 1 kap. 3 § sjölagen, som talar om tillbehör till "fartyg med dess skrov och styrinrättning". Frågan om fartyget skall införas i skepps- eller båtregistret är löst i sjölagen och beror på dess längd och bredd.

Det nya båtregistret kommer att omfatta dels yrkessjöfarten med registreringsplikt dels nöjessjöfarten med registreringsrätt och för flertalet båtar blir det också en nedre gräns för registreringsbarheten vid minst sex meters största längd. Endast svenska båtar kan komma i fråga för registrering. Skepps- och båtregistren blir alltså s.k. nationalitetsregister, inte territorialregister.

Syftet med båtregistreringen är att bokföra båtbeståndet för tillsyn, som utövas av sjöfartsverket, och att bereda båtägare som har behov därav möjlighet att skaffa nationalitetshandling. Av betydelse för båtregistreringen kan också bli ett förslag, som framlagts av lagberedningen (Utsökningsrätt XIII SOU 1974:55), om att båtregistreringen bl.a. skall kunna utnyttjas för privaträttsligt bruk - notering om äganderättsövergång och pantsättning.

Registreringssyftet leder till att båtregistreringen måste grundas på rättslig prövning av båtens egenskap av fartyg, ägarens förvärv och med-

borgarskap samt, vid utlandsförvärv, prövning av om båten är registrerad utomlands eller ej. Som en följd av det kommer en framtida privaträttsligt tillrättalagd registreringsordning att kunna gälla det registrerade båtbeståndet utan övergångsproblem av privaträttslig natur. Detta är emellertid en biprodukt av den ordning som likväl måste etableras för båtregistret redan när de nya sjölagsreglerna träder i kraft.

Registermyndighetens informationssystem grundas på automatisk databehandling och ingår i rättsväsendets informationssystem (RI-systemet). Systemet klarar ett måttligt antal registerenheter och man har inte ansett sig böra räkna med mera under en ordning med frivillig fritidsbåtregistrering i syfte att vinna nationalitetshandling.

Registreringsplikt föreligger för båtar, avsedda för yrkesmässig befordran av gods eller passagerare, för bogsering eller bärgning eller för fiske eller annan fångst i saltsjön, om skrovet har en största längd av minst 6 meter eller om båten kan föra flera än tolv passagerare. Båt som är avsedd för yrkesmässig uthyrning till allmänheten skall registreras, om skrovet har en största längd av minst 6 meter. Annan svensk båt får registreras om skrovet har en största längd av minst 6 meter eller särskilda skäl finns för registrering.

Registrerade båtar skall, om de inte längre uppfyller villkoren för registrering, kunna avregistreras. Icke registreringspliktiga båtar skall dessutom kunna avregistreras på ägarens begäran.

Båtregistret skall innehålla, särskilt för varje båt, identifieringsuppgifter, uppgifter om båten, registreringsförhållanden, ägare, huvudredare och anteckningar. I avdelningen för identifieringsuppgifter upptas båtens igenkänningssignal och båtens namn. I avdelningen för uppgifter om båten upptas art, hemort, byggnadsår och byggnadsland, byggnadmateriel, djupgående samt största längd och största bredd, dödvikt samt brutto- och nettodräktighet, maskinstyrka, klassificeringsanstalt.

Båt registreras under sin igenkänningssignal. Sådan tilldelas fartyg av sjöfartsregistret ur den för identifiering av svenska fartyg internationellt reserverade serien SAA-SMZ. Sjöfartsregistret skall därvid samråda med televerket. För båt består igenkänningssignalen av en treställig bokstavskombination eller siffer- och bokstavsgrupp, åtföljd av fyra siffror av vilka den första skall vara en tvåa eller högre.

Ägare av registreringspliktig båt skall inom en månad från förvärv anmäla båten för registrering. När båten förvärvats med äganderättsförbehåll inträder anmälningsskyldigheten först när förvärvet fullbordats. Har båten köpts på avbetalning skall den alltså vara registrerad på avbetalningssäljaren tills den är betald och äganderätten formellt övergått på köparen.

Köparen har emellertid möjlighet men inte skyldighet att anmäla förvärvet för anteckning i registret. Även säljaren är skyldig att anmäla överlåtelsen, om inte köparen fullgjort sin anmälningsskyldighet. Ändrade förhållanden skall anmälas till registreringsmyndigheten i regel inom en månad. Registreringsanmälan skall vara skriftlig, om inte fångeshandling eller annan tjänlig handling företes. Den skall vara egenhändigt undertecknad och bör vara upprättad på fastställt formulär. Fångeshandling om sådan finns och bevis om ägarens personnummer eller registernummer samt nationalitet skall bifogas. Vidare skall bevis om båtens största längd och bredd och förhållanden som betingar dess egenskap av fartyg inges. Bevis får utfärdas på ägarens begäran av fartygsinspektör, lots, tjänsteman vid distrikttullkammare eller kustbevakningen, besiktningsman enligt sjölagen eller annan som registermyndigheten utser efter samråd med sjöfartsverket. Vid förvärvsanmälan av registrerad båt skall båtens registerbeteckning uppges.

Om båt inte uppfyller fordringarna för registrering eller om sökanden inte kan härleda sin rätt till båten skall registreringsanmälan avslås. Kan sökanden visa att han förvärvat båten från någon som hade den i sin besittning skall anmälan bifallas, om inte förvärvet är uppenbart ogiltigt.

Dagbok och minnesbok skall föras över vad som dag för dag förekommit i ärende om båtregistrering. För varje båt skall handlingarna föras samman i en akt och förvaras efter registerbeteckning. Uppgifter ur registren lämnas i form av registerutdrag, skall skall innehålla de uppgifter om bl.a. båt som införts i registret.

Registreringspliktigt fartyg får inte hållas i drift utan gällande nationalitetshandling. För skepp utgörs sådan handling av nationalitetscertifikat och för båt av nationalitetsbevis. För icke registreringspliktig båt utfärdas nationalitetshandling endast på ansökan av båtägaren. Tillfällig nationalitetshandling som gäller endast kortare tid eller för viss resa får utfärdas av registermyndigheten. Nationalitetshandlingen skall åtfölja fartyget, såvitt gäller båt dock endast om den lämpligen kan förvaras ombord.

Sjöfartsverket och tullverkets distrikttullkammare skall i samarbete med kustbevakningen biträda registermyndigheten med att tillhandahålla olika blanketter, motta anmälningar och handlingar samt lämna ut expeditioner m.m. De skall också biträda med att vaka över att bestämmelserna om registrering och inskrivning av förvärv efterlevs.

Vid införing av båt i båtregistret skall registreringsavgift erläggas med etthundra kronor om båten är registreringspliktig, eljest med femtio kronor.

Registrerad båt skall på lättillgänglig plats på skrovets insida ha identi-

fieringsmärke, som visar båtens registerbeteckning. Det skall vara utfört i korrosions- och brandbeständigt materiel och vara minst 50 x 15 mm. Registrerad båt, för vilken nationalitetsbevis utfärdats, skall ha registerbeteckningen väl utmärkt på skrovets sidor. Bokstäver och siffror skall ha en höjd resp. bredd av minst 75 x 15 mm.

Bevis om att invändig märkning och plombering utförts på föreskrivet sätt skall ges in till sjöfartsregistret inom en månad från det båtens ägare fick del av bevis om registrering.

10.4 Kända fritidsbåtregister utomlands

Registreringsplikt för vissa fritidsbåtar finns enligt utredningens undersökningar i Norge och Finland samt i Frankrike, Italien, Kanada, Nederländerna, Polen, Spanien, Förbundsrepubliken Tyskland, Schweiz, USA och Österrike. Utformningen och omfattningen av registreringen varierar från land till land. De norska bestämmelserna om registrering och märkning av fritidsbåtar infördes ursprungligen under den tyska ockupationen. Bestämmelserna upphävdes omedelbart efter krigsslutet, men återinfördes senare. De nuvarande bestämmelserna hänför sig till 1961 och stadgar om registrerings- och märkningsplikt för alla småbåtar "som brukar mekanisk kraft som framdriftsmedel". Bestämmelserna gällde tidigare endast vid trafik i havet men utvidgades 1970 till att gälla även insjöar och vattendrag.

Segelbåtar är tillsvidare undantagna från registreringsplikten, men förslag har framförts att registrera även dessa. Registren förs fylkesvis av polismyndigheten, men en återgång till tidigare förhållande med en central registrering har diskuterats.

Tekniskt är det norska fritidsbåtregistret ett manuellt register med handskrivna registerkort - två för varje båt, sorterade dels efter båtägarens namn, dels efter båtens registernummer. Trots att ett relativt stort antal uppgifter registreras för varje båt (t.ex. typ, tillverkningsår, material, längd, motorstyrka, motorfabrikat etc.) gör denna registerform det svårt och arbetskrävande att ur registret ta fram statistiskt material. För utredningsändamål har dock delar av registret tillfälligt bearbetats genom automatisk databehandling, vilket gjort det möjligt att erhålla information om båtbeståndets sammansättning, båtarnas material och ålder, utvecklingstendenser m.m.

Den norska båtregistreringen är avgiftsfri, men båtägaren är själv skyldig att förse båten med det tilldelade registreringsnumret (fylkesbokstav och löpande numrering). Vid ägarskifte som medför att båten permanent brukas i annat fylke eller vid permanent förflyttande av båten till annat fylke tilldelas båten nytt registreringsnummer.

I Finland registreras motorbåtar vars motorstyrka överstiger 20 hk (för inombordsmotorer 50 hk). Liksom i Norge är segelbåtar undantagna från registrering, men frivillig registrering av såväl segelbåtar som motorbåtar med lägre motorstyrka är möjlig. Registreringen sker hos länsstyrelse och även i Finland används ett manuellt register. En inregistreringsavgift på 7 mark uttages f.n. Ungefär samma uppgifter som i Norge registreras och även här får båtägaren själv anbringa det tilldelade registreringsnumret (länsbokstav samt löpnummer) på båtens utsida. På samma sätt som i Norge har förslag framförts om att fritidsbåtregistret skall föras centralt och en övergång till automatisk databehandling har även här diskuterats för att möjliggöra bearbetning av materialet för planerings- och statistikändamål.

I USA har sedan 1950-talet fritidsbåtar med större motorstyrka än 10 hk registrerats i de flesta delstater. Genom en särskild fritidsbåtlag 1971 registreras dock alla motordrivna fritidsbåtar i USA. En avgift (f.n. 3 dollar) uttages vid nyregistrering och registerändring. Båtägaren får själv anbringa registernumret på båtens utsida.

10.5 Andra registersystem i Sverige

10.5.1 Bilregistret

Med utgångspunkt från bilregisterutredningens principbetänkande Bilregistrering (SOU 1968:23) beslöt statsmakterna 1969 om omläggning av fordonsregistreringen (prop. 1969:30). I sitt slutbetänkande Ett nytt bilregister (1971:11) lade bilregisterutredningen fram förslag till utformningen av det nya registreringssystemet. Statsmakterna har fr.o.m. den 1 januari 1971 inrättat en särskild nämnd - bilregisternämnden - med uppgift att leda det återstående planerings- och systemutvecklingsarbetet jämte idrifttagningen av det nya bilregistret. Nämndens arbete beräknas vara avslutat den 1 juli 1975, då nämnden skall uppgå i statens trafiksäkerhetsverk.

I det nya registreringssystemet hålls själva registreringen skild från kontrollen över fordonsbeståndet. Registreringen är en ren notering av fordonets existens och vem som äger det och sker oberoende av om förutsättningarna (besiktning, skatt, försäkring) för att bruka fordonet är uppfyllda. Registreringsbeteckningarna består av tre bokstäver åtföljda av tre siffror och saknar hemortsangivelse. Den beteckning som tilldelas fordonet vid registreringen följer det under hela dess tid. Tillverkningen av registreringsskyltar sker under statlig kontroll. Skyltarna distribueras till fordonsägarna direkt från tillverkaren.

Registerföringen är samordnad till ett centralt ADB-register, administrerat

av bilregisternämnden, medan handläggningen av registrerings- och anmälningsärenden är decentraliserad till länsstyrelserna. Dessa står i direkt förbindelse med det centrala bilregistret (CBR) genom bildskärmsterminaler.

Fristerna för ansökningar och anmälningar till bilregistret har avkortats till en vecka. Därigenom kan registret hållas betydligt aktuellare än som tidigare varit fallet.

Polisen, tullverket, försvarets materielverk (biluttagningsmyndigheten) m.fl. är anknutna till CBR genom egna bildskärms- eller telexterminaler. Svensk Bilprovning rapporterar utfallet av alla kontrollbesiktningar direkt till CBR, där uppgifterna registreras. Försäkringsbolagen får från CBR uppgift om nya försäkringar och tilldelade registreringsnummer. Bolagen anmäler direkt till CBR försäkringar som har upphört och orsaken därtill.

Engångskostnaderna för införande av registreringssystemet beräknades till 52 milj.kr. Driftskostnaderna för bilregistret uppgick år 1973 till 30 milj.kr.

Kostnaderna för bilregistret betalas av bilägarna genom att en årlig enhetlig avgift (registerhållningsavgift) tas ut för varje i registret infört fordon. Avgiften tas ut i samband med fordonsskatteuppbörden.

Myndighet använder registret utan avgift i normala fall. Allmänheten lämnas kostnadsfritt svar på telefon eller skriftligt ställda frågor rörande enkla registreringsuppgifter.

10.5.2 Jaktkortsregistret

Den som utövar jakt i Sverige är enligt lagen den 3 juni 1938 om rätt till jakt (SFS 1938:274) pliktig att lösa jaktkort och erlägga jaktvårdsavgift.

Register över jaktkortsinnehavare förs av Svenska Jägareförbundet, som lagrar uppgifterna om de ca 270 000 jägarna på magnetband. Med hjälp av registret sker även den årliga uppbörden av jaktvårdsavgiften (f.n. 36 kr.). Ur materialet hämtas statistik avseende jägarnas antal och regionala fördelning och registret utnyttjas vidare för enkätundersökningar bland jägarna samt (enligt fastställda regler) även av företag som vill nå jägarna - eller grupper av dessa - med reklam och information.

10.6 Utredningen

10.6.1 Utredningens direktiv

I utredningens direktiv anförs bl.a.

> Den närmare reglering i vissa avseenden av fritidsbåttrafiken som enligt vad jag tidigare anfört bör övervägas förutsätter att möjligheter finns att övervaka och identifiera fritidsbåtar. De sakkunniga bör därför utreda frågan om obligatorisk registrering av vissa slag av fritidsbåtar samt lägga fram förslag till utformning av ett fritidsbåtregister.

10.6.2 Synpunkter och motiv

I enlighet med sina direktiv har utredningen utrett frågan om obligatorisk registrering av vissa fritidsbåtar samt utarbetat grundläggande riktlinjer för utformning av ett register omfattande fritidsbåtar.

För bedömningen av behovet och omfattningen av ett fritidsbåtregister har utredningen sökt kartlägga ett sådant registers användningsområden och de krav dessa kan komma att ställa på registrets kvalitet och utformning.

1. Planeringsunderlag för hamnbyggande och annan samhällelig båtservice

Fritidsbåtundersökningen visar både värdet av statistiskt material rörande fritidsbåtarna och behovet av att sådant material kontinuerligt förnyas, så att utvecklingen av båtbeståndet - vad avser omfattning, struktur och lokalisering - väl kan följas. En sådan kunskap måste bedömas som oundgänglig vid den kraftigt ökade statliga satsning på båtlivet, som utredningen föreslår. Även för de kommunala insatserna, som, beträffande hamnbyggandet, kan förutses komma att komplettera det statliga anslaget, måste ett tillfredsställande planeringsunderlag skapas. Här torde krävas ganska "grova" uppgifter om fritidsbåtar som är av sådan storlek att de kan anses behöva hamnplats och annan båtservice. De registrerade båtarna bör kunna grupperas efter t.ex. båttyp, storlek, motorstyrka/segelarea och hemort.

Kraven på tät aktualisering av registret (dvs. införandet av ändrade uppgifter rörande den enskilda båten) samt omedelbara svar på ställda frågor till registret för dessa ändamål torde vara relativt små.

2. Jämförelser med statistik över båtolyckor

Man bör kunna jämföra den statistik över båtolyckor, som genom den effektiviserade olycksrapporteringen kan väntas föreligga, med ett material som visar båtbeståndets aktuella storlek och sammansättning. Dels kan man då konstatera om olycksfrekvensen är särskilt hög inom någon båttyp, region etc., dels får man underlag för och möjlighet till direkta aktioner för att minska olycksantalet.

Användningsområdet ställer ungefär samma krav på registrets innehåll som punkt 1, men det är dessutom här önskvärt att registrera även mindre båtar.

Kraven på tät aktualisering och omedelbara svar är små.

3. Övervakning och identifiering av fritidsbåtar

Registret bör göra det möjligt för allmänheten, kustbevakning, sjöpolis m.fl. att genom observation identifiera båtar som framförs eller nyttjas på otillåtet sätt samt underlätta spaning efter försvunna eller stulna båtar. Likaså bör ägaren till en observerad båt genom registret kunna identifieras. Även om det synliga registernumret - av erfarenheterna från existerande fritidsbåtregister i andra länder att döma - här torde ha den viktigaste funktionen, kan vissa registrerade uppgifter (t.ex. båttyp, storlek och motortyp) få betydelse. Likaså kan för detta speciella användningsområde tät aktualisering beträffande ägarbyte etc. vara angelägen och detta gäller även möjlighet att under båtsäsongen få omedelbara svar från registret på ställda frågor.

4. Speciella bestämmelser rörande fritidsbåttrafiken

Av t.ex. säkerhets- och miljöskyddsskäl kan komma att aktualiseras behovet av speciella bestämmelser avseende hastighet etc. för vissa båt- och motortyper eller för vissa regioner.

Ett fritidsbåtregister bör göra det möjligt att ur denna aspekt överblicka fritidsbåtbeståndet och dess sammansättning samt att begränsa eventuella bestämmelser i här berört avseende till att gälla enbart de båtar och regioner där sådana bestämmelser oundgängligen erfordras. Ett fritidsbåtregister bör även medge direkt informationskontakt med berörda båtägare i en sådan situation.

5. Kontroll av kompetens

Man bör bland ägarna till de olika båttyperna kunna få en uppfattning,

t.ex. för statistisk bearbetning, av förekomsten av dokumenterad kompetens (alt. efterlevnad av bestämmelser om obligatorium). Vid val av frivilliglinjen beträffande förarutbildningen bör registret även medge lokal uppsökande verksamhet från båtorganisationernas sida vad avser båtägare utan dokumenterad kompetens.

I stort sett samma registerkrav som under punkt 1.

6. Kontroll av ansvarsförsäkring

Man bör för de olika båttyperna kunna få fram uppgifter om frekvensen av ansvars- och båtförsäkring (alt. efterlevnaden av bestämmelser om obligatorium). I stort sett samma krav som under punkt 1, men även möjlighet till koppling med försäkringsbolagens register. Information bör även kunna förmedlas till de båtägare, som saknar båtförsäkring.

7. Information till båtägarna

Registret bör göra det möjligt att nå enskilda båtägare, grupperade enligt punkt 1 (efter t.ex. båttyp, storlek, motorstyrka/segelarea och hemort), med bl.a. sådan information om aktuell lagstiftning, sjösäkerhetsfrågor, naturvettspropaganda etc., som i dag främst sjösäkerhetsrådet förmedlar. I likhet med vad som gäller punkt 2, bör dock registreringen här även omfatta de mindre båtarna.

8. Information från båtägarna

Registret bör göra det möjligt att från båtägarna genom enkäter etc. lokalt, regionalt eller centralt inhämta information om vanor, önskemål m.m. i syfte att underlätta och effektivisera planering och insatser. Användningsområdet torde ställa samma krav på registret som punkt 1.

9. Kontroll av uttjänta båtar

Registret bör kunna ge bättre besked om avgången av uttjänta båtar, om båtägaren skall vara skyldig att avregistrera farkosten. För kontroll av eventuella bestämmelser om destruktion av uttjänta båtar krävs ett register enligt punkt 1, dock kompletterat med uppgifter om tillverkningsår och material.

10. Typprovning, besiktning och obligatorisk säkerhetsutrustning

Registret bör göra det möjligt att avläsa frekvensen av typprovade resp, säkerhetsbesiktigade fritidsbåtar i enlighet med det förslag utredningen lägger fram. Berörda båtägare skall vidare genom registret kunna informeras om gällande bestämmelser i detta av-

seende liksom beträffande eventuella bestämmelser om obligatorisk säkerhetsutrustningning för olika båttyper etc. Av detta skäl bör också relativt små fritidsbåtar registreras.

11. Bedömning av fritidsbåtarnas drivmedelsförbrukning

Registret bör göra det möjligt att genom stickprovsundersökningar eller på annat sätt kartlägga den genomsnittliga drivmedelsförbrukningen för olika typer av motordrivna fritidsbåtar och härigenom även hela fritidsbåtbeståndets årliga förbrukning. Detta material bör bl.a. kunna ligga till grund för beräkning av det belopp, som landets fritidsbåtägare årligen erlägger i bensinskatt samt vid eventuell drivmedelsbrist möjliggöra utformning och administration av en drivmedelsransonering av samma typ som tillämpas för landfordon. Detta talar för att alla motordrivna båtar registreras.

12. Kontroll av införsel från utlandet av fritidsbåtar

Under senare år har tull och polis kunnat konstatera en ökning av i landet insmugglade fritidsbåtar, varigenom alltså statskassan undandragits betydande belopp i mervärdesskatt och tullavgifter. En fritidsbåtregistrering skulle få stor betydelse för kontrollen av denna införsel.

13. Uppbörd av båtavgift

Vid beslut om en båtavgift för täckande av vissa av kostnaderna för de samlade insatserna för fritidsbåttrafiken bör registret möjliggöra en rationell och - för såväl båtägaren som myndigheten - enkel och billig uppbördsform, även vid en avgift som är differentierad med hänsyn till båttyp, storlek etc. För detta ändamål behöver samma båtar som under punkt 1 registreras, alltså inte de minsta typerna. Kraven på tät aktualisering och omedelbara svar är även här relativt små.

Utöver här redovisade användningsområden för ett fritidsbåtregister torde finnas andra, vilka antingen är relativt begränsade eller beroende av principiella ställningstaganden från ansvarig myndighets sida. Bland de förra kan nämnas utfärdandet av nationalitetshandling och eventuell uttagning av fritidsbåt för militärt ändamål under krigstillstånd. Bland de senare märks utfärdandet av äganderättsbevis vid eventuellt beslut om viss inteckningsmöjlighet i fritidsbåt samt båtorganisationers och företags möjligheter att genom registret komma i kontakt med enskilda båtägare eller grupper av sådana för distribution av information eller reklam.

Följande uppgifter i ett fritidsbåtregister torde täcka de behov, som redo-

visats i ovanstående förteckning över användningsområden.

1. identifieringsuppgifter
a) båtens igenkänningssignal såsom registerbeteckning
b) båtens namn
c) typ (båtmodell)

2. uppgifter om båten
a) art (motorbåt, segelbåt etc.)
b) hemort och hemmahamn
c) byggnadsår och ev. tillverkningsnummer
d) största längd och största bredd
e) byggnadsmaterial
f) motortyp, motoreffekt, motornummer och drivmedel
g) segelarea och masthöjd
h) segelmärkning
i) typprovning
j) besiktning
k) försäkring
l) huvudsaklig färg

3) ägare
a) namn, personnummer eller registernummer (för juridisk person), postadress och för utlänning nationalitet
b) vid flera ägare uppgift om andelar i båten

Utredningen konstaterar att registrering av vissa typer av fritidsbåtar är vanlig i länder med ett utvecklat båtliv. Sålunda registreras fritidsbåtarna - eller vissa typer av dessa - i Finland och Norge, vidare i t.ex. Frankrike, Italien, Nederländerna, Polen, Spanien, Förbundsrepubliken Tyskland, Schweiz, Österrike, Kanada och USA. Tendensen tycks gå mot ökad registrering. I USA - där antalet fritidsbåtar växer snabbt och nu beräknas till drygt 9 miljoner - har en tidigare registrering, som omfattat endast båtar med mer än 10 hk motorstyrka, genom The Federal Boat Safety Act 1971 vidgats till att gälla alla motordrivna fritidsbåtar.

Behovet av att genom registrering med åtföljande tilldelning av igenkänningssignal ge vissa fritidsbåtar en klart angiven identitet samt möjligheten att genom den obligatoriska registreringen av vissa båttyper mera i detalj kunna följa och bedöma båtbeståndets tillväxt och sammansättning synes ha varit de starkaste motiven för registrerings införande i de olika länderna.

I USA har behovet av att - vid den årliga bearbetningen av materialet från den rapportering som där är obligatorisk vid alla allvarligare fritidsbåtolyckor - kunna göra jämförelser med aktuell och tillförlitlig statistik avseende fritidsbåtbeståndet av allt att döma varit den faktor som vägt tyngst vid den nyligen beslutade utvidgningen av fritidsbåtregistreringen.

Fritidsbåtutredningen bedömer med hänvisning till tidigare redovisade användningsområden för ett fritidsbåtregister frågan om obligatorisk registrering av vissa båttyper som viktig. Det är nödvändigt att denna fråga avgörs i detta sammanhang.

För planeringen och avvägningen av de samhälleliga insatserna beträffande hamnar, uppläggningsplatser, farleder etc. - där betydande statliga och kommunala ekonomiska investeringar kan förutses under en följd av år - måste ställas höga krav på beslutsunderlag och uppföljningsmöjligheter. Utredningen finner att dessa krav bäst kan uppfyllas genom registrering av båtbeståndet.

Utredningen har i flera av sina förslag, som syftar till att öka säkerheten i samband med båtlivet, valt en väg som mera innebär ökad satsning på frivillig utbildning, service, information etc. än på obligatorier. Detta gäller t.ex. kravet på förarkompetens, ansvarsförsäkringen, nykterheten till sjöss, besiktningen av äldre fritidsbåtar m.m. Utredningen väljer denna väg i förtroende för båtfolket och med målsättningen att inte utan tvingande skäl belasta en bred och ur samhällets synpunkt starkt positiv friluftsaktivitet med restriktioner samt en omfattande och kostnadskrävande kontrollapparat. Ett villkor för att den valda vägen skall bli framgångsrik är dock dels att de aktuella insatserna kan planeras och avvägas med hjälp av ett tillförlitligt kunskapsunderlag beträffande båtbeståndets faktiska storlek och sammansättning, dels att resultatet av de olika insatserna så snabbt och exakt som möjligt kan avläsas och bilda grunden för det fortsatta arbetet. Utredningen anser obligatorisk registrering av fritidsbåtar vara den enda realistiska vägen att kontinuerligt erhålla detta kunskapsunderlag och denna summering av resultaten.

I kap. 9 har utredningen understrukit betydelsen av att materialet från en effektivare olycksrapportering kan sammanställas med den statistik som blir tillgänglig först genom en fritidsbåtregistrering och även påpekat att detta faktum föranlett myndigheterna i USA att vidga registreringsplikten att gälla alla motordrivna fritidsbåtar.

De möjligheter till identifiering av enskilda fritidsbåtar, som det med registreringen sammanhängande tilldelandet av igenkänningssignal medför, bedömer utredningen som ytterst väsentliga - såväl ur preventiv och kontrollerande synpunkt som då det gäller efterspaning vid befarad olycka, stöld etc.

Utredningen vill vidare peka på registreringens betydelse för problemet med destruktion av uttjänta fritidsbåtar. Det är sannolikt att detta problem relativt snart kan bli av väsentlig omfattning. Fritidsbåtundersökningen visar att plasten fr.o.m. 1968 blivit det vanligaste materialet för fritidsbåtar och nu helt dominerar tillverkningsbilden. Tiotusentals nya plast-

båtar tillförs sålunda årligen det svenska fritidsbåtbeståndet. Man saknar ännu tillräckliga erfarenheter för att kunna bedöma plastbåtarnas livslängd, men man kan dock emotse ett mycket stort antal skrotade fritidsbåtar av plast per år. Till skillnad mot de tidigare helt dominerande träbåtarna kommer dessa uttjänta plastskrov att ligga kvar relativt oförstörda längs stränderna under en följd av år. Härigenom kan - sannolikt i de båtrika tätortsregionerna - komma att uppstå ett miljövårdsproblem, som starkt minskar strandregionernas rekreativa värde och skapar en negativ inställning till båtlivet bland allmänheten.

Utredningen bedömer registreringsplikten med åtföljande krav på avregistrering av uttjänta fritidsbåtar som ett värdefullt instrument för att angripa detta problem.

Vidare anser utredningen att en registrering öppnar nya möjligheter för direkt information till båtägarna i en rad viktiga säkerhets- och miljövårdsfrågor samt för att inhämta information från båtägarna (t.ex. via enkätundersökningar).

Mot dessa för den enskilde båtägaren och samhället positiva effekter av en registrering måste ställas det besvär och de kostnader denna kan komma att vålla båtägaren. Kostnaderna blir lägst de som krävs för registreringens administration samt för anskaffning av registreringsskyltar eller för motsvarande utmärkning. De uppgifter som enligt utredningens uppfattning erfordras för registret kan inte anses kränka den personliga integriteten. Uppgifter torde vara av sådan art att flertalet båtägare hemma i bostaden direkt och utan mätningar etc. kan lämna dessa. Efter denna första registrering inskränker sig båtägarens medverkan till en årlig kontroll av de lämnade uppgifternas aktualitet.

Utredningen anser att åtskilliga tungt vägande skäl talar för att obligatorisk registrering av hittills oregistrerade båtar införs. Detta kan inte komma att medföra sådana kostnader och besvär för den enskilde båtägaren att dessa negativa omständigheter väger upp de fördelar som vinns genom ett register. Den registrering av båtar som redan beslutats i samband med sjölagsändringarna omfattar tills vidare endast varje i nuvarande fartygsregistret eller fiskefartygsregistren infört fartyg, som inte är skepp. Enligt det utkast till administrativa föreskrifter m.m. med anledning av lagen (SFS 1973:1064) om ändring i sjölagen som arbetsgruppen för skeppsregistrering m.m. avlämnat i juni 1974 skall - som framgår under avsnitt 10.3 - båtregistret omfatta yrkessjöfarten med registreringsplikt och nöjessjöfarten med registreringsrätt. För flertalet båtar blir det också en nedre gräns för registreringsbarhet.

Det är uppenbart att en obligatorisk båtregistrering, föranledd av de skäl som utredningen funnit vara väsentliga, måste omfatta huvuddelen av de

båtar som regelmässigt trafikerar svenskt farvatten.

I det register som utredningen förordar (i fortsättningen kallat det obligatoriska båtregistret) bör också ingå de båtar som förs in i det nu under uppbyggnad varande båtregistret (i fortsättningen kallat yrkesbåt- och frivilliga båtregistret) och som vid tiden för det obligatoriska båtregistrets uppläggning redan är registrerade. I annat fall förloras en del av den effekt man önskar uppnå genom den obligatoriska registreringen. Å andra sidan bör yrkesbåt- och frivilliga båtregistret finnas kvar i någon form, därför att där skall lagras sådana speciella uppgifter, t.ex. om äganderätt och nationalitet, som inte nödvändigt måste utredas i fråga om varje annan båt.

I detta läge anser utredningen uppenbara fördelar tala för lämpligheten av att de båda båtregistren förs samman så nära som möjligt. I det obligatoriska registret förs in alla grunduppgifter i fråga om båt och ägare. I yrkesbåt- och frivilliga båtregistret kompletteras dessa uppgifter med några särskilda data för speciella ändamål.

Utredningen finner lämpligt att registren förs samman och att detta sammanförda register delas upp i två avdelningar. I den ena, i fortsättningen kallad avdelning B, registreras varje svensk båt som är avsedd för yrkesmässig befordran av gods eller passagerare, för bogsering eller bärgning eller för fiske eller annan fångst (i saltsjön) om skrovet har en största längd av minst sex meter eller, i fråga om båt avsedd för passagerarbefordran, om båten kan föra flera än tolv passagerare. I denna avdelning av registret tas också in båt som är avsedd för yrkesmässig uthyrning till allmänheten, om skrovet har en största längd av minst sex meter. I avdelning B får också registreras annan svensk båt, om skrovet har en största längd av minst sex meter eller om det med hänsyn till båtens typ eller användning, dess utrustning med radiostation eller eljest, är särskilda skäl till registrering i denna avdelning.

Andra registreringspliktiga båtar än de som nu beskrivits och som skall finnas i avdelning B står i avdelning A.

När det gäller frågan vilka båtar som skall föras in i avdelning A har utredningen uppställt vissa allmänna krav att beaktas vid sitt ställningstagande. För det första är det viktigt att genom denna åtgärd kunna nå så många båtägare som möjligt och att åstadkomma generella och enkla lösningar. Undersökningen av andra länders båtregistersystem visar att varje gränsdragning ger upphov till olägenheter. I de fall ändringar skett i dessa register har ändringarna gjorts i utvidgande riktning.

Registreringsskyldigheten bör vara lätt att kontrollera utan att härför skall krävas mätning av något slag, t.ex. av båtens längd och bredd, motor-

styrka, segelarea. Man bör enbart genom synintryck på avstånd kunna avgöra om en båt enligt gällande lag skall vara registrerad eller inte. Vidare är det viktigt att finna en avgränsning som inte frestar till några speciella anpassningar i produktionen av båtar eller båtmotorer.

Det förefaller dock rimligt att vissa båtar undantas från registrering. Roddbåt och kanot bör kunna hänföras till denna kategori. Detsamma skulle kunna gälla också för mindre segelbåt av typ jolle, snipe o.d., men betänkligheten mot detta hänför sig till kravet på enkelt kontrollerbar gräns för registrering. De som nyttjar båtar av detta slag kan för övrigt komma i åtnjutande av en del av de positiva insatser - inte minst utbildning och information - som, bl.a. via registret, avses bli möjliga genom den särskilda båtfond, som utredningen föreslår skall inrättas.

10.6.3 Förslag

På grund av de skäl som här anförts föreslår utredningen att alla motordrivna båtar och alla segelbåtar, oavsett om de är försedda med hjälpmotor eller inte, obligatoriskt registreras. En förutsättning är självfallet att de mera stadigvarande används inom Sveriges sjöterritorium (se lagen 1966:374 om Sveriges sjöterritorium och kungörelsen 1966:375 med närmare bestämmelser om beräkningen av Sveriges sjöterritorium).

Utredningen anser det inte vara lämpligt att begränsa de båtar som nu föreslås registreringsskyldiga till de som erligt bestämmelserna i sjölagen anses ha svensk nationalitet. Också fritidsbåtar som är i utländsk ägo bör tas in i avdelning A, om ägaren har hemvist i Sverige eller båten stadigvarande används i riket, dvs. har hemmahamn här. Som exempel kan nämnas båt, som stadigvarande finns här i landet och som ägs av utländsk person med anställning i riket eller båt, som ägs av utlänning som har fritidshus i landet och där brukar båten under semestertid. Med hemmahamn för fritidsbåt avser utredningen hamn där båten ligger stadigvarande förtöjd, t.ex. vid båtklubbs- eller fritidshusbrygga.

Den föreslagna gränsen för registreringsskyldighet anser utredningen vara så enkel att tvekan inte behöver uppstå huruvida sådan skyldighet föreligger. Så snart en båt framförs med motor skall den vara registrerad. Det gäller t.ex. också den "roddbåt" som vid något tillfälle framförs med utombordsmotor. Samma är förhållandet när båten förses med segel. Gränsen uppåt i storlek bestäms i sjölagen av reglerna om skepp. Samtliga dessa skall föras in i skeppsregistret. I det registret skall anges skeppets användningsområde. Det blir därför lätt att konstatera på grundval av anmälan till skeppsregistret om skeppet används yrkesmässigt eller för fritidsändamål.

Önskar ägare till båt, införd i avdelning A, få nationalitetscertifikat, t.ex.

för utländsk resa, medför detta sådan prövning att båten förs över till avdelning B i registret. Detta blir endast en registreringsåtgärd, som utöver själva anmälan inte leder till besvär för båtägaren. I avdelning B kan emellertid bara föras in båtar, som har svensk nationalitet (jfr 1 § sjölagen).

Kungl. Maj:t har i beslutet den 14 juni 1974 uppdragit åt Stockholms tingsrätt att lägga upp ett skeppsregister och ett båtregister och att ombesörja vad som ankommer på den registermyndighet som avses i 2 § sjölagen. Uppläggningen av registren skall ske med användning av automatisk databehandling inom ramen för rättsväsendets informationssystem.

Med utgångspunkt från vad som anförts under avsnitt 10.7 anser utredningen att det bör ankomma på samma myndighet att svara för ett utvidgat båtregister. Detta bör läggas upp i nära samarbete med de myndigheter som har hand om fritidsbåtfrågorna. Tekniska hinder för en sammanföring av all båtregistrering föreligger inte enligt vad utredningen erfarit. Men däremot synes en förändring i fråga om ADB-system nödvändig.

Frågor som hänger samman med valet av lämpligt ADB-system bör utredas ytterligare liksom ett stort antal detaljfrågor som rör båtregistrets innehåll, ärendenas behandling, anmälningsförfarandet, blanketter, prövning, beslut, dagbokföring, arkivering m.m. Eftersom dessa detaljfrågor ännu inte är avgjorda såvitt rör det av arbetsgruppen föreslagna båtregistreringsförfarandet, synes det utredningen lämpligt att frågorna tas upp i ett senare sammanhang. Om principbeslut fattas att inrätta ett fritidsbåtregister i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag, bör en särskild arbetsgrupp tillsättas så snart som möjligt för att utreda dessa problem. Gruppen bör hålla nära kontakt med det arbete som f.n. pågår inom justitiedepartementet i fråga om skepps- och båtregistrering.

Som ledning för gruppens arbete vill utredningen, utöver vad som redan uttalats, framhålla vissa principiella synpunkter på detaljfrågor rörande det obligatoriska registret.

I det obligatoriska båtregistret bör införas alla båtar som framdrivs med segel eller motor, om båtens ägare har hemvist i Sverige eller båten har hemmahamn i riket. Med hemmahamn avses den hamn där båten regelmässigt är förtöjd. Båtar, som är registrerade utomlands eller som utgör tillbehör till annat fartyg skall inte införas i båtregistret.

I fråga om registrets avdelning B, som närmare beskrivits tidigare, kan ytterligare nämnas följande. Denna avdelning kommer att utgöra det kvalificerade registret, där en noggrann prövning av bl.a. äganderättsförhållanden och båtens nationalitet sker, innan båten införs. För en del båtar är införing i denna registerdel nödvändig beroende på att båten an-

vänds yrkesmässigt. Båt som är införd i den kvalificerade registerdelen får inte stå kvar där om den på grund av ändrad nationalitet, användning eller på annat sätt inte uppfyller villkoren för registrering i denna avdelning. Den bör då antingen avregistreras eller föras över till den obligatoriska avdelningen, avdelning A.

Möjlighet att avslå registreringsanmälan måste finnas, t.ex. om båt inte uppfyller de allmänna villkoren för registrering genom att den inte framdrivs vare sig med segel eller motor.

Vidare bör tillskapas regler om avregistrering. Här bör finnas ett flertal grunder t.ex. att båten försvunnit, förolyckats eller förstörts eller av annan anledning inte längre kommer att brukas. Andra skäl kan vara att den på grund av ombyggnad eller annan anledning upphör att vara registreringspliktig båt eller förlorar erforderlig anknytning till Sverige. Om båten frånhänts ägaren genom brott och inte anträffats inom viss tid, bör båten, av samma skäl som i motsvarande situationer föreligger för bilar, avregistreras. Vid anmälan av båt för avregistrering skall uppgift lämnas om registerbeteckningen och om grunden för avregistreringen. Till anmälan skall fogas utredning, som visar att grund för sådan åtgärd föreligger i den mån sådan utredning inte redan finns hos registermyndigheten.

I fråga om avregistrering vill utredningen vidare hänvisa till det som sagts i kap. 15. Reglerna om avregistrering och anmälan om detta bör utformas i nära överensstämmelse med vad som gäller om motorfordon.

Bestämmelserna om registrets innehåll bör göras så att båten lätt kan identifieras. Detta är viktigt inte minst i sjöräddningssammanhang. I förenämnda förslag till fartygsregisterkungörelser redovisas i fråga om både skepp och båt de uppgifter som registret bör innehålla. Utredningen finner att komplettering bör ske när det gäller fritidsbåtar med uppgifter om maskintyp, drivmedel, segelarea, huvudsaklig färg, skrovets typ (dvs, två- eller flerskorvstyp), om båten är däckad eller avsedd för övernattning, besiktnings- och försäkringsförhållanden. Också andra uppgifter kan övervägas. Här bör uppmärksammas att man inom ECE:s kommitté för inlandstransporter till sjöss har antagit en resolution om vad ett fritidsbåtcertifikat bör innehålla. Sådana certifikat kommer sannolikt att få betydelse för svenska skepp och båtar som ämnar bege sig utomlands för icke yrkesmässiga färder. Det synes utredningen därför lämpligt att i ett svenskt båtregister om möjligt ta in de uppgifter som nu krävs i förutnämnda resolution om båtcertifikat.

När det gäller anmälningar till registret, t.ex. om äganderätt, förvärv eller ändrade förhållanden, bör en minsta tid stipuleras. Den tidrymd, inom vilken anmälningar av dessa slag bör ske, bör enligt utredningen sättas så kort som möjligt. Av flera skäl, t.ex. registrets användning vid

sjöräddning, bör uppgifterna i det vara mycket aktuella. Utredningen anser att anmälningsskyldighet bör åligga både förvärvare och överlåtare.

Den som inte fullgör sin registreringsplikt bör kunna bli föremål för olika åtgärder som t.ex. förbud att bruka oregistrerad men registreringspliktig båt, vitesföreläggande och böter. Inte bara ägaren utan även föraren av båten bör kunna dömas till påföljd, om han kände eller bort känna till hinder för båtens brukande.

Vid anmälningar i olika avseenden bör särskilda blanketter användas för att underlätta förfarandet vid registreringsmyndigheten.

Uppgifter ur registret bör lämnas i form av registerutdrag.

I fråga om avgifter i samband med registreringen hänvisas till kap. 18 och till det särskilda utkast som utredningen lägger fram till lag om särskild avgift för fartyg som användes för fritidsändamål m.m.

Den arbetsgrupp för registreringsfrågor som enligt utredningens förslag bör tillsättas, om ett principbeslut om båtregistrering tas, bör vidare överväga frågor om hur registreringen skall komma till uttryck på fartyget. Det bör enligt utredningens uppfattning lämpligen ske i form av att registreringsnumret - igenkänningssignalen - märks ut på den utvändiga bordläggningen. Bokstävers och siffrors storlek bör avpassas så att avläsning lätt kan ske på rimligt avstånd. Utredningen vill inte föreslå några storleksuppgifter innan praktiska försök utförts. Även färg och form bör undersökas liksom om beteckningen skall utföras i reflekterande material.

Ytterligare bör övervägas om igenkänningssignalen bör anbringas på bricka, plåt eller dylikt som fästs på båtens insida. På en sådan anordning skulle också kunna fästas beviset om att den särskilda avgiften erlagts. Här bör gruppen studera de förhållanden som föreligger i fråga om kontrollmärke och registreringsskylt på motorfordon.

Åtskilliga av de detaljfrågor som här har dragits upp har i viss utsträckning redan behandlats inom den arbetsgrupp som f.n. utarbetar förslag till detaljföreskrifter i fråga om de redan beslutade skepps- och båtregistren. Med hänsyn härtill förutsätter utredningen att detaljreglering i dessa frågor kan komma till stånd relativt snart efter ett eventuellt principbeslut att införa obligatorisk fritidsbåtregistrering.

Bilaga 2 Sjöfartsverkets identifieringssystem

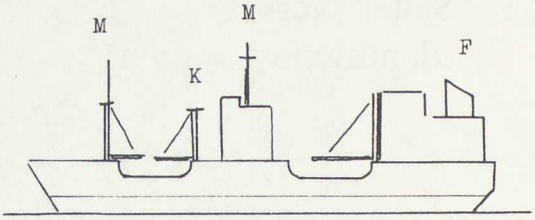
Systemets huvuduppgift är att underlätta identifieringen på håll av fartyg (skepp eller båt) i samband med sjöräddningens sökmoment.

Karaktäristiska egenskaper beträffande visst fartyg beskrivs med minnesriktigt valda ord eller kodtecken, som sammanställs till ett meddelande. Detta utformas på visst sätt om meddelandet skall sändas på radio och i förkortad form om sändningen sker med telex.

Systemet är så uppbyggt att det underlättar utfrågningen av den som begär efterspaning av visst fartyg (viss fritidsbåt), varigenom beskrivningen av fartyget kan göras så tydlig och fullständig som möjligt. Systemet medger också effektiv överföring av nyttig information till de enheter som skall delta i sökningen efter det saknade fartyget.

Systemets princip kan enklast illustreras genom ett exempel som belyser ett av de sju förhållanden som beskrivs vid identifiering av ett handelsfartyg.

Förekomsten av "Skorsten master m.m." beskrivs (från för till akter) på det sätt, som visas på nästa sida.



o Vid radiosändning: Mast, Kingpost, Mast, Funnel
o Vid telexsändning: M K M F.

Fritidsbåtar beskrivs i systemet genom angivande av följande information.

1. Båttyp, namn, radioanropssignal
2. Tillverkare, segelmärken
3. Typ av motorinstallation (motorbåtar)resp. typ av rigg (segelbåtar)
4. Konstruktion, material, färg
5. Stävens respektive akterns form
6. Båtens bottenform (motorbåtar) respektive kölform (segelbåtar)
7. Längd över allt
8. Övrigt (pulpit, överbyggnad, särskilda kännemärken).

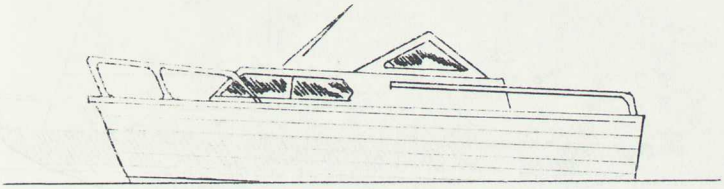
I systemet ingående informationstyper illustreras och förklaras för att underlätta för användaren att utforma beskrivningen på ett riktigt sätt. Båttyp illustreras således med ett tjugotal olika huvudtyper av båtar, roddbåtar inräknade. Tillverkare och tillverkarens benämning av båttypen anges. Motorinstallation av olika utförande visas i bild liksom olika typer av segelbåtrigg. Olika konstruktionstyper beskrivs och illustreras. Stävens och akterns utformning visas i 18 bilder. Olika typer av bottenform och kölform visas. Innebörden av "längd över allt" förklaras. Vad som kan anges under "övrigt" beskrivs.

Systemet förutsätter att mottagaren av meddelanden av denna typ vid behov kan ha tillgång till samma bildunderlag m.m. som den hade som upprättade meddelandet.

På denna och efterföljande sida visas två exempel, som sjöfartsverket har sammanställt för att belysa hur ett meddelande är utformat vid beskrivning av en motorbåt resp. en segelbåt.

KOMPLETT EXEMPEL

MOTORBÅT



RADIO: Kabinbåt namn Galant stationssignal Årstabåt tretton

Fabrikat Solö tjugofem

Inombordsmotor

Klink plast vit

Fallande stäv plattgattad

V-botten

Längd sju och en halv meter

Pulpit för

TELEX: 1. KABB/GALANT/ÅRSTABÅT 13

2. SOLÖ 25

3 INB

4. KLINK/PLAST/VIT

5. FALL/PLATT

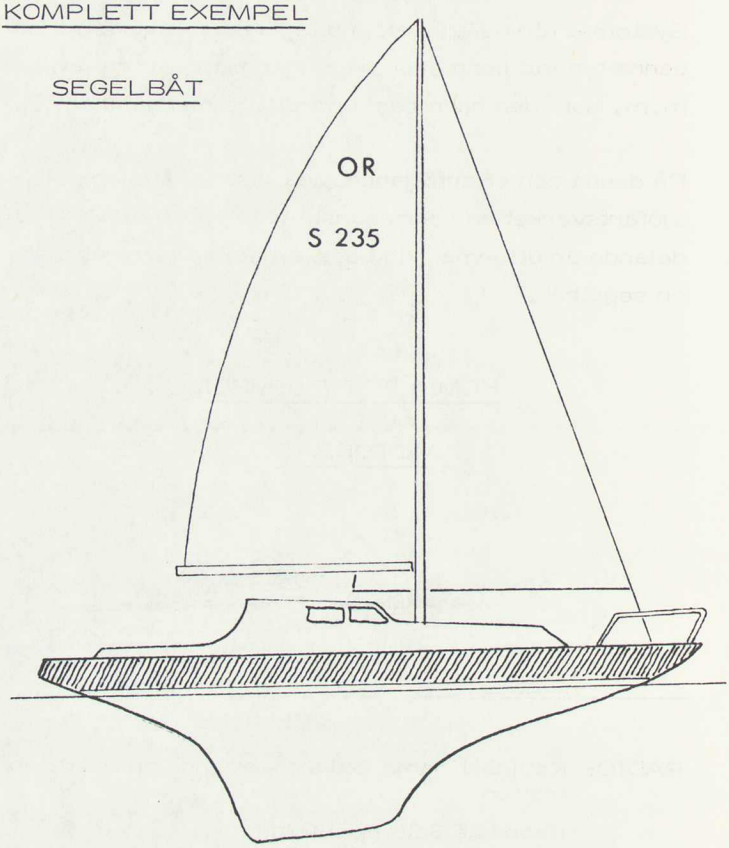
6. VBOTT

7. LOA 7,5

8. PULPIT FÖR

KOMPLETT EXEMPEL

SEGELBÅT



RADIO: Kryssare namn Arabesque stationssignal Navis tolv./Fabrikat Vivo tjugo, segelmärkning Oscar Romeo, registreringsnummer Sigurd två tre fem./Mastheadrigg./Plast svart med vit ruff./ Fallande stäv, negativ spegelhäck./Nerbyggd köl./Längd åtta meter./Pulpit för.

TELEX:
1. KRYSS/ARABESQUE/NAVIS 12
2. VIVO 20/OR S235
3. MASTH
4. PLAST/SVART MED VIT RUFF
5. FALL/ NSPEGEL
6. NERBYGGD KÖL
7. LOA 8
8. PULPIT FÖR

Bilaga 3 Utformning av båtmärke

Två exempel på utformning av självhäftande märke, avsett att anbringas på båtens vänsta sida.

Statens offentliga utredningar 1977

Kronologisk förteckning

1. Totalförsvaret 1977–82. Fö.
2. Bilarbetstid. K.
3. Utbyggd regional näringspolitik. A.
4. Sjukvårdsavfall. Jo.
5. Kvinnlig tronföljd. Ju.
6. Översyn av det skatteadministrativa sanktionssystemet 1. B.
7. Rätten till vapenfri tjänst. Fö.
8. Folkhögskolan 2. U.
9. Betygen i skolan. U.
10. Utrikeshandelsstatistiken. E.
11. Forskning om massmedier. U.
12. Kommunal och enskild väghållning. K.
13. Sveriges samarbete med u-länderna. Ud.
14. Sveriges samarbete med u-länderna. Bilagor. Ud.
15. Handelsstålsindustrin inför 1980-talet. I.
16. Handelsstålsindustrin inför 1980-talet. Bilagor. I.
17. Översyn av jordbrukspolitiken. Jo.
18. Inflationsskyddad skatteskala. B.
19. Radio och tv 1978–1985. U.
20. Kommunernas ekonomi 1975–1985. B.
21. Svensk undervisning i utlandet. U.
22. Arbete med näringshjälp. A.
23. Psykiskt avvikande lagöverträdare. Ju.
24. Näringsidkarens avbetalningsköp m. m. Ju.
25. Båtliv 2. Registerfrågan. Jo.

BIBL.
21 JUN 1977
ÖLM

Statens offentliga utredningar 1977

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Kvinnlig tronföljd. [5]
Psykiskt avvikande lagöverträdare. [23]
Näringsidkarens avbetalningsköp m. m. [24]

Utrikesdepartementet

Biståndspolitiska utredningen. 1. Sveriges samarbete med u-länderna. [13] 2. Sveriges samarbete med u-länderna. Bilagor. [14]

Försvarsdepartementet

Totalförsvaret 1977–82. [1]
Rätten till vapenfri tjänst. [7]

Kommunikationsdepartementet

Bilarbetstid. [2]
Kommunal och enskild väghållning. [12]

Budgetdepartementet

Översyn av det skatteadministrativa sanktionssystemet 1. [6]
Inflationsskyddad skatteskala. [18]
Kommunernas ekonomi 1975–1985. [20]

Utbildningsdepartementet

Folkhögskolan 2. [8]
Betygen i skolan. [9]
Forskning om massmedier. [11]
Radio och tv 1978–1985. [19]
Svensk undervisning i utlandet. [21]

Jordbruksdepartementet

Sjukvårdsavfall. [4]
Översyn av jordbrukspolitiken. [17]
Båtliv 2. Registerfrågan. [25]

Arbetsmarknadsdepartementet

Utbyggd regional näringspolitik. [3]
Arbete med näringshjälp. [22]

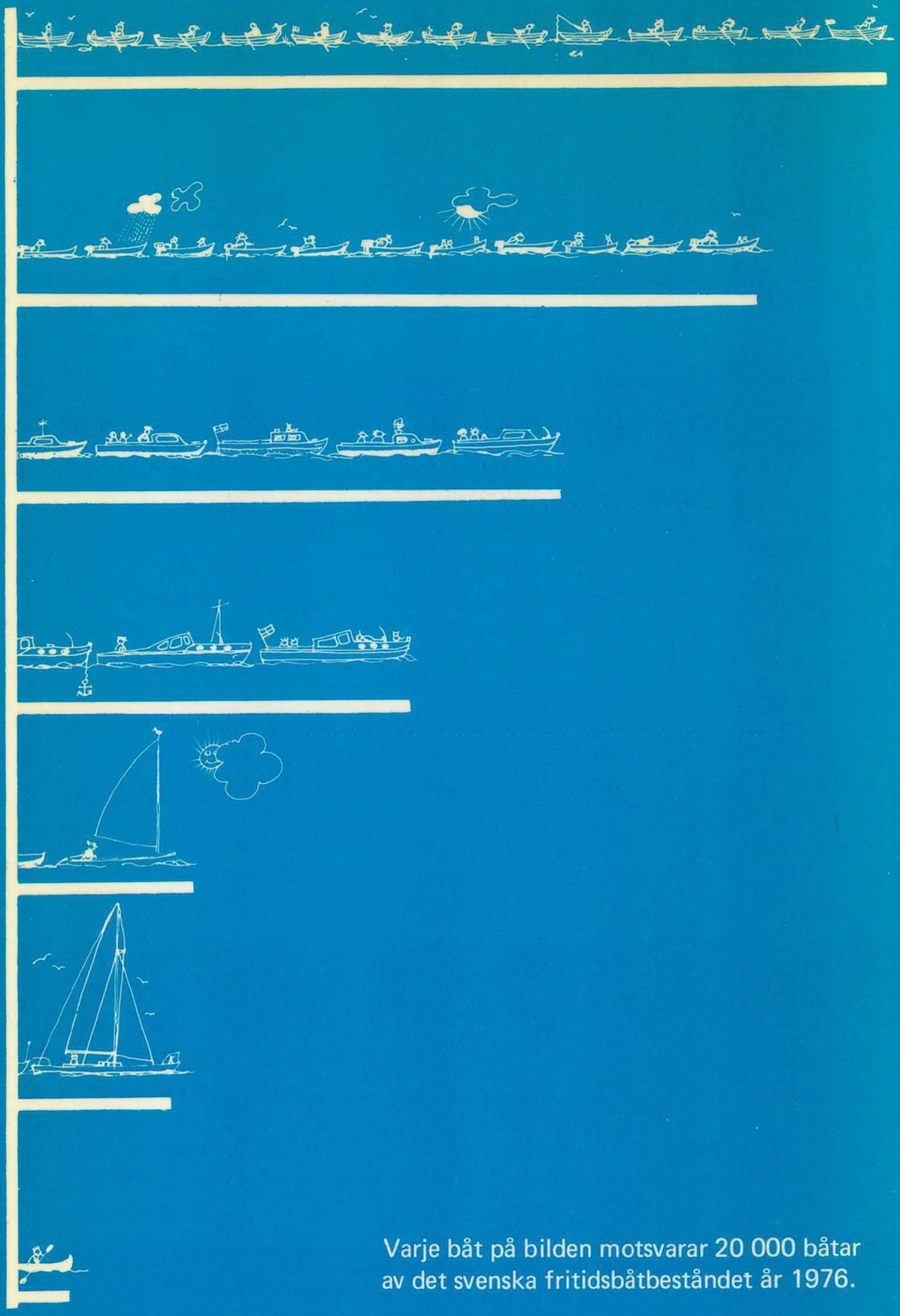
Industridepartementet

Handelsstålsutredningen. 1. Handelsstålsindustrin inför 1980-talet. [15] 2. Handelsstålsindustrin inför 1980-talet. Bilagor. [16]

Ekonomidepartementet

Utrikeshandelsstatistiken. [10]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen



Varje båt på bilden motsvarar 20 000 båtar av det svenska fritidsbåtbeståndet år 1976.

LiberFörlag
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-03160-4
ISSN 0375-250X