



Fritidsbåten och Samhället

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2015



National Library
of Sweden

Slutbetänkande av Utredningen
om fritidsbåtstrafikens kostnadsansvar m.m.

SOU 1996:170

A photograph of a busy canal, likely in Sweden, with many sailboats and people. The canal is filled with boats, including a prominent yellow boat in the foreground. People are visible on the banks and on the boats. The sky is blue with some clouds. The text "Fritidsbåten och Samhället" is overlaid on the image.

Fritidsbåten och Samhället

Slutbetänkande av Utredningen
om fritidsbåtstrafikens kostnadsansvar m.m.

SOU 1996:170

Ref SOU
1996:170
OCC



Statens offentliga utredningar

1996:170

Kommunikationsdepartementet

Fritidsbåten och Samhället

Slutbetänkande av Utredningen om fritidsbåtstrafikens
kostnadsansvar m.m.
Stockholm 1996

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes, Offentliga Publikationer, på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningskontor.

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90

Svara på remiss. Hur och Varför. Statsrådsberedningen, 1993.

- En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:

Regeringskansliets förvaltningskontor
Distributionscentralen
103 33 Stockholm
Fax: 08-405 10 10
Telefon: 08-405 10 25

Till Statsrådet och Chefen för Kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 26 oktober 1995 bemyndigade regeringen Kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda fritidsbåtstrafikens kostnadsansvar m.m. Med stöd av bemyndigandet förordnades den 12 december 1995 generaldirektören Torkel Sölve som särskild utredare. Den 30 januari 1996 förordnades rättssakkunnig Petter Classon vid Finansdepartementet som expert till utredningen.

Utredningen överlämnar härmed betänkandet Fritidsbåten och Samhället.

Utredningens arbete är därmed avslutat.

Stockholm den 2 december 1996

Torkel Sölve

Innehåll

1 Sammanfattning	9
1.1 Båtskatt/båtavgift	11
1.2 Miljörestriktioner	12
1.3 Obligatoriskt båtregister.....	12
1.4 Obligatorisk ansvarsförsäkring	13
1.5 Organisation och samarbete mellan staten och fritidsbåts- organisationerna	13
2 Inledning, uppdraget.....	15
2.1 Direktiven.....	15
2.2 Bakgrund	16
3 Samhällets intäkter och kostnader beträffande fritidsbåts- sektorn	19
3.1 Allmänt och intäkter.....	19
3.2 Lokala och regionala kostnader	20
3.3 Statens kostnadsbelastning.....	22
3.3.1 Sjöfartsverkets kostnader.....	22
3.3.2 Kustbevakningens kostnader	27
3.3.3 Sjöpolisens kostnader	27
3.3.4 Statliga bidrag till båtlivet och båtsporten.....	28
3.3.5 Summa samhälleliga intäkter och kostnader för båt- rismen	29
4 Båtlivet och miljön.....	31
4.1 Allmänt om miljöpåverkan från fritidsbåtar.....	31
4.1.1 Motorpåverkan.....	31
4.1.2 Påverkan från båtskrovet och dess utrustning	33

1	Introduction
2	Objectives of the study
3	Methodology
4	Results
5	Discussion
6	Conclusion
7	References
8	Appendix
9	Index
10	Summary
11	Abstract
12	Introduction
13	Objectives of the study
14	Methodology
15	Results
16	Discussion
17	Conclusion
18	References
19	Appendix
20	Index
21	Summary
22	Abstract
23	Introduction
24	Objectives of the study
25	Methodology
26	Results
27	Discussion
28	Conclusion
29	References
30	Appendix
31	Index
32	Summary
33	Abstract
34	Introduction
35	Objectives of the study
36	Methodology
37	Results
38	Discussion
39	Conclusion
40	References
41	Appendix
42	Index
43	Summary
44	Abstract
45	Introduction
46	Objectives of the study
47	Methodology
48	Results
49	Discussion
50	Conclusion
51	References
52	Appendix
53	Index
54	Summary
55	Abstract
56	Introduction
57	Objectives of the study
58	Methodology
59	Results
60	Discussion
61	Conclusion
62	References
63	Appendix
64	Index
65	Summary
66	Abstract
67	Introduction
68	Objectives of the study
69	Methodology
70	Results
71	Discussion
72	Conclusion
73	References
74	Appendix
75	Index
76	Summary
77	Abstract
78	Introduction
79	Objectives of the study
80	Methodology
81	Results
82	Discussion
83	Conclusion
84	References
85	Appendix
86	Index
87	Summary
88	Abstract
89	Introduction
90	Objectives of the study
91	Methodology
92	Results
93	Discussion
94	Conclusion
95	References
96	Appendix
97	Index
98	Summary
99	Abstract
100	Introduction

4.2 Tekniska möjligheter att eliminera den negativa miljöpåverkan från fritidsbåtarna.....	35
4.2.1 Motoråtgärder	35
4.2.2 Avfallsbegränsning och fartbegränsning	36
4.2.3 Alternativ till giftiga bottenfärger.....	36
4.2.4 Bränsleåtgärder	37
4.3 Internationella åtgärder och tidsaspekter	37
4.3.1 Allmänt	37
4.3.2 Motorer	38
4.3.3 Båtar	38
4.4 I Sverige beslutade eller föreslagna miljöåtgärder för fritidsbåtssektorn.....	39
4.4.1 Motorer	39
4.4.2 Vidareutveckling av miljöklasssystemet för bensen.....	40
5 Behov och eventuell utformning av båtregister för fritidsbåtar.....	43
5.1 Bakgrund	43
5.2 Behov av fritidsbåtsregister, identifikation och åtkomstbehov.....	44
5.2.1 Samhällelig planeringsverksamhet med avseende på fritidsbåtsverksamheten.....	45
5.2.2 Sjöräddning och övervakning	45
5.2.3 Återfinnande av försvunna båtar	45
5.2.4 Avgiftsuppbörd.....	46
5.2.5 Miljöuppföljning.....	46
5.2.6 Övrigt.....	46
5.3 Register och registeruppgifter. Åtkomstbehov.....	47
5.4 Utnyttjande och erfarenheter av fritidsbåtsregistret 1988-92 samt Stöldskyddsregistret 1992-96	48
5.4.1 Fritidsbåtsregistret 1988-92.....	48
5.4.2 Svenska Stöldskyddsföreningens frivilliga register.....	49
5.5 Internationella erfarenheter.....	50

6	Bakgrund till och behov av en obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar.....	53
6.1	Båtansvarsförsäkring och dess omfattning.....	53
6.2	Internationella krav på båtansvarsförsäkring.....	54
6.3	Förekomst av obligatorisk ansvarsförsäkring i Sverige.....	54
6.4	Erfarenheterna från båtansvarsförsäkringar i Sverige.....	55
7	Behov av och möjlig utformning av båtskatt eller båtavgift.....	57
8	Analys och förslag till åtgärder.....	59
8.1	Allmänt.....	59
8.2	Intäkter och kostnader för samhället.....	60
8.3	Fritidsbåtarnas miljöbelastning.....	63
8.3.1	Avgasutsläpp från fritidsbåtar.....	64
8.3.2	Bullerbelastning från fritidsbåtar.....	66
8.3.3	Utsöndring från metallbaserade bottenfärger.....	66
8.3.4	Toalettutsläpp från fritidsbåtar.....	67
8.3.5	Erosion av stränder i trånga farleder p.g.a. vågbildning från fritidsbåtar.....	67
8.4	Registrering av fritidsbåtar.....	68
8.5	Obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar. Förarintyg.....	70
8.6	Organisation och samarbete mellan staten och fritidsbåtsorganisationerna.....	71
9	Övriga frågor.....	75
	Bilagor	
1	Kommittédirektiv.....	77
2	Kommunal erfarenhet av fritidsbåtsverksamhet.....	83
3	Sjöfartsverkets anslagsäskande 1996.....	117
4	Specifikation av Sjöfartsverkets fritidsbåtsregister 1988.....	131
5	Specifikation av Stöldskyddsföreningens frivilliga båtregister 1996.....	141
6	Användare av Stöldskyddsföreningens fritidsbåtsregister 1995.....	143
7	Norska fritidsbåtsregler.....	145
8	Finska fritidsbåtsregler.....	147

9	EU:s fritidsbåtsdirektiv.....	161
10	Försäkringsbolagens erfarenheter av ansvarsförsäkring för fritidsbåtar	185
11	RRV yttranden om avgifter för skoter och fiskevård.....	191
12	Proposition 1986/87 beträffande lag om fritidsbåtsregister...	195

1 Sammanfattning

Fritidsbåtsverksamheten i Sverige är en av våra största fritidsaktiviteter. Antalet fritidsbåtar, småbåtar och kanoter m m beräknas till över en miljon. Mer än 200.000 av dessa båtar är av en storlek som gör att de kan utnyttjas för övernattnings. Ytterligare 100.000 - 150.000 båtar är byggda och utrustade så att de kan användas för längre förflyttningar. Dessutom utnyttjas även mindre motor- och segelförsedda båtar för fiske och dagsbesök på öarna i de svenska skärgårdarna. Detta innebär att 1-2 miljoner svenskar aktivt deltar i båtlivet. Genom att båtlivet också i hög grad är organiserat - de tre största båtorganisationerna har tillsammans cirka 250.000 medlemmar - är fritidsbåtsverksamheten att betrakta som folkrörelse.

Båtturismen bedrivs till stor del i områden av glesbygdskaraktär längs den svenska kusten samt i de större sjöarna. Den ger bidrag både till ekonomi och sysselsättning i ett stort antal glesbygdskommuner. Underlag finns för ytterligare utveckling av båtturismen.

Fritidsbåtsverksamheten bidrar i betydande grad ekonomiskt till statens och även kommunernas finanser. Via skatt på båtbränsle, moms på båtar och båtprodukter samt på hamnavgifter och förnödheter för fritidsbåtarna, erhöll staten under 1995 i storleksordningen 1,3 miljarder kronor. Samhällets direkta kostnader för fritidsbåtssektorn härrör sig främst till Sjöfartsverkets kostnader för fritidsbåtsleder, säkerhetsinformation, väderleksservice och sjöräddning samt regionala kostnader för renhållning i naturhamnar. Dessutom får ett flertal båtorganisationer statliga bidrag. Totalt bidrar samhället med cirka 45 miljoner kronor per

är till den direkta fritidsbåtturismen. Fritidsbåtsverksamheten ger sålunda ett väsentligt nettobidrag till staten.

Fritidsbåtsverksamheten är samtidigt en av de källor som bidrar till miljöförstörningen av våra skärgårdar, kuster och insjöar. Även om miljöbelastningen i flertalet fall är liten i förhållande till andra källor, är den riktad mot känsliga kust- och sjöområden under en för naturen känslig del av året.

Det är framför allt fem miljöbelastande faktorer som kan härledas till fritidsbåtarna:

- a) avgasutsläpp med höga halter av kolväten och kolmonoxid, från främst tvåtaktsmotorer.
- b) bullerstörningar från framför allt högvarviga motorer.
- c) utsöndring av "gifter" från metallbaserade bottenfärger av antioufoulingtyp.
- d) toalettutsläpp från fritidsbåtar vid koncentration avbåtar i trångavattenområden.
- e) erosion av stränder i trånga farleder på grund av vågbildning och propellerströmmar.

Miljöstörande avgasutsläpp, buller och utsöndring från bottenfärger är generella problem som måste lösas med övergripande åtgärder. Här är även det internationella samarbetet väsentligt. Toalettutsläpp och vågerosion är i första hand lokala problem främst i trånga farleder och begränsade vattenutrymmen.

Behovet av registrering och märkning av fritidsbåtarna gäller ett flertal områden. De redovisade mest angelägna behoven är:

- 1) underlag för övervakning och snabb dataåtkomst i samband med sjöräddning.
- 2) hjälp till identifiering av försvunna båtar samt båtar som framförs på ett regelvidrigt sätt.
- 3) underlag för skatt/avgiftsuppbörd
- 4) underlag för uppföljning av miljöbelastning.

Riksdagens trafikutskott har angivit att en frivillig registrering, som i dag finns i Stöldskyddsföreningens regi, skulle kunna accepteras under förutsättning att anslutningen är av samma omfattning som i det tidigare obligatoriska registret. Fyra år efter det tidigare statliga båtregistrets upphörande är antalet båtar i det

frivilliga registret dock ej mer än cirka 50 procent av det bedömda antalet registreringspliktiga båtar i det tidigare obligatoriska registret.

Den då använda definitionen på registreringspliktiga båtar - mer än 5 m längd och/eller med en motorstyrka på över 10kW - stämmer väl överens med kriteriet för de båtar som i första hand används för båtutrustning. Det finns därför inga skäl att ändra dessa gränser.

Angående obligatorisk ansvarsförsäkring kan konstateras att de flesta större båtarna, som är omkring 250.000 till antalet, redan i dag har en separat försäkring som innehåller en ansvarsdel. Det kan också noteras att under de senaste fem åren, har endast ett mindre antal personskador och ersättningsbelopp förekommit där ansvarsförsäkringen varit aktuell samt att Sveriges grannländer inte har några krav på obligatorisk ansvarsförsäkring.

Med ledning av redovisningen på ovanstående punkter har utredningen kommit till följande resultat beträffande de i utredningsdirektiven upptagna punkterna.

1.1 Båtskatt/båtagift

Med hänsyn till att fritidsbåtarna redan idag ger ett avsevärt netto-bidrag till statskassan och att bränsleskatten för båtar följer riktlinjerna för biltrafiken finns det inte anledning att införa en ytterligare allmän båtskatt. Skulle regeringen dock anse att det statsfinansiella läget gör det nödvändigt att ta in ytterligare medel från fritidsbåtsägarna, föreslås att detta görs i form av en riktad avgift. Avgiften bör då motsvara den generella service som båtutrustningen erhåller från samhället. Med förutsättningen att det är de cirka 300.000 båtarna över 5 m längd och/eller med en motorstyrka på mer än 10kW som främst utnyttjas för båtutrustningen, skulle detta resultera i en båtagift på 200 kronor som skulle användas för att finansiera erhållen service.

1.2 Miljörestriktioner

Den största negativa miljöpåverkan från fritidsbåtarna är avgasutsläpp och buller från båtmotorerna. När det gäller nya motorer finns ett lagförslag (Miljödepartementet DS 1995:59) som kommer att begränsa både avgasemissioner och buller. Med hänsyn till att det finns ett stort antal motorer med avsevärd kvarvarande livslängd, föreslås att samma begränsningar på utsläpp och buller som skall gälla för nya motorer också införs för begagnade motorer 15 år efter begränsningarnas införande för nya motorer. Därutöver konstateras att den höjning av bränsleskatten som föreslås av kommunikationskommittén dessutom, om den genomförs, kommer att få verkan på båtmotorer.

När det gäller begränsning av miljöpåverkan från kopparbase-rade "giftbottenfärger" föreslås att ett nät av båtvtätanläggningar successivt byggs upp längs kusten under en 5-årsperiod baserat på avgifter. Därefter förslås förbudet mot användande av metallbase-rade bottenfärger utsträckas till hela Östersjökusten. För västkusten bedöms kopparbaserade bottenfärger behöva användas tills dess biologiskt verkande bottenfärger tagits fram.

På motsvarande sätt föreslås att mottagningsstationer för toalettavfall byggas ut i anslutning till marinor och större gästhamnar samt längre trånga farledsavsnitt (t.ex Göta kanal). För nya båtar föreslås att fast toalett endast får byggas in om avfallstank med utpumpning över däck installeras. (finns intaget i EU:s fritidsbåtsdirektiv). Både beträffande båtvtättar och mottagningsstationer för toalettavfall har Sjöfartsverket tagit initiativ till systematisering av åtgärdsplaner. Vad slutligen beträffar fartbegränsningar föreslås regeringen påskynda den genomgång av lokala begränsningar som tidigare begärts från länsstyrelserna.

1.3 Obligatoriskt båtregister

Inför avvecklingen av det tidigare obligatoriska fritidsbåtsregistret var i stort sett samtliga remissinstanser överens om värdet av ett heltäckande båtregister för i första hand de större och motorstar-

kare båtarna. Erfarenheterna har visat att det inte varit möjligt att nå samma anslutningsandel med ett frivilligt register. Ny information, främst beträffande fritidsbåtarnas miljöpåverkan och behov av uppföljning av denna påverkan, förstärker också behovet av registrering. Registret föreslås skötas av en ansvarig instans, Sjöfartsverket, med användande av modern datateknik. Kostnaden för registreringen inklusive uppbyggnaden av ett nytt obligatoriskt register bedöms inrymmas under punkt 1.1, föreslagen båtavgift.

1.4 Obligatorisk ansvarsförsäkring

Med hänsyn till den stora omfattningen av frivilliga försäkringar och den mycket begränsade omfattningen av "ansvarsfall", föreslås inte något krav på obligatorisk ansvarsförsäkring. Sjöfartsverket bör dock följa frågan i nära samarbete med försäkringsbolagen och båtorganisationerna.

1.5 Organisation och samarbete mellan staten och fritidsbåtsorganisationerna

Det är angeläget att båtorganisationerna får en god insyn och aktiv möjlighet att påverka avgiftsbelagd verksamhet, miljö, registerhantering och ansvarsfrågor. Sjöfartsverket föreslås stå för såväl administration av avgifterna, hantering av båtregistret samt vara sammanhållande gentemot båtorganisationerna i övriga redovisade frågor. Samarbetet föreslås bedrivas via de existerande samsarbetsorganen, Båtlivsnämnden och Sjösäkerhetsrådet som eventuellt bör slås ihop. Specifiering av detta samarbete bör göras och rutinsättas i Sjöfartsverkets instruktion eller arbetsordning.

2 Inledning, uppdraget

2.1 Direktiven

Regeringen bemyndigade, genom beslut den 26 oktober 1995, chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda frågor om fritidsbåtstrafikens kostnadsansvar m m. Utredaren lämnades sammanfattningsvis följande direktiv.

Utredaren skall

- belysa vilka kostnader fritidsbåtstrafiken orsakar samhället samt överväga hur dessa kostnader skall betalas. Såväl företags- som samhällsekonomiska aspekter skall redovisas.
- överväga om de fördelar som ett fritidsbåtsregister innebär från sjösäkerhet- och ordningssynpunkt motiverar att ett statligt fritidsbåtsregister återinförs. Därvid skall även behandlas de fördelar som ett statligt fritidsbåtsregister har från miljösynpunkt exempelvis vid införande och uppföljning av miljökrav på båtmotorer eller fritidsbåtar.
- belysa frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar.
- beakta det tillkännagivande som riksdagen gjort om båt-skatt.

Av utredningens direktiv framgår också att den har att beakta direktiv om att redovisa regionalpolitiska konsekvenser (dir 1992:50) och att pröva offentliga åtaganden (dir 1994:23) Utredningens direktiv i sin helhet redovisas i bilaga 1.

2.2 Bakgrund

Frågor om fritidsbåtsverksamheten har utretts flera gånger tidigare. Båtlivet berördes bl a i 1962 års fritidsutredning samt behandlades separat i fritidsbåtsutredningens betänkande SOU 1974:95 Båtliv - samhället och fritidsbåtarna. En fortsättning på denna utredning när det gällde registerfrågan redovisades i SOU 1977:25 Båtliv 2 - Registerfrågan.

I juni 1984 uppdrog regeringen åt Trafiksäkerhetsverket att utarbeta ett förslag till ett särskilt register för fritidsbåtar. Efter remissbehandling och genomgång ledde detta genom proposition 1986/87:121 och riksdagsbeslut till införande av ett obligatoriskt register för fritidsbåtar med en längd av minst 5 m och/eller med en motor vars effekt överstiger 10 kW.

I proposition 1992/93:102 föreslogs sedan baserat på en promemoria inom Kommunikationsdepartementet att det obligatoriska registret skulle avskaffas. Riksdagen beslöt i enlighet med förslaget. Man ansåg bland annat att det ej fanns tillräckligt starka skäl att behålla systemet med registrering av fritidsbåtar i statlig regi. Ett frivilligt register inrättades i Stöldskyddsföreningens regi. År 1992 fanns i det statliga registret cirka 270.000 båtar registrerade medan motsvarande antal i Stöldskyddsföreningens förteckning uppgår till cirka 150.000 år 1996.

När det gäller fritidsbåtarna och miljön har miljödepartementet i en departementspromemoria lagt fram ett förslag om införande av avgas- och bullerkrav på nya bensin- och dieselmotorer för fartyg med en skrovlängd om högst 24 m. Kraven föreslås gälla obligatoriskt för nya motorer från 1998.

Beträffande båtottenfärger har Kemikalieinspektionen från slutet av 1992 meddelat nya mer restriktiva regler för användande av giftiga bottenfärger. Längs norrlandskusten och på insjöarna har förbud mot dessa färger införts. Längs Östersjöns ost- och sydkust får en mildare variant av giftfärger användas medan det på västkusten fortfarande är tillåtet att använda starkare kopparbaserade färger.

Dessutom kan konstateras att SOU 1974:95 också tog upp frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring. I samband härmed behandlades också frågan om obligatorisk förarutbildning.

Beträffande frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring konstaterade SOU 1974:95 att antalet båtolyckor med åtföljande skadeansvar var mycket litet och ej motiverade införande av en obligatorisk ansvarsförsäkring.

Slutligen föreslog utredningen att av en statlig nämnd för båtlivet skulle inrättas med uppgift att följa båtlivets utveckling samt att initiera de samhälleliga insatserna och planera för detta.

För finansiering föreslog utredningen bildandet av en särskild båtfond. Fonden skulle årligen tillföras ett belopp som till två tredjedelar skulle utgöras av statsbidrag och en tredjedel skulle erläggas av båtägarna i form av avgifter. Båtagiften skulle årligen erläggas av ägarna till alla registrerade båtar. Detta förslag har ej genomförts.

3 Samhällets intäkter och kostnader beträffande fritidsbåtssektorn

3.1 Allmänt och intäkter

Fritidsbåtsverksamheten i Sverige är en av våra största fritidsaktiviteter. Det finns över en million fritidsbåtar, småbåtar och kanoter m m. Över 200.000 av dessa båtar är av en storlek som gör att de kan utnyttjas för övernattnig. Ytterligare 100.000 - 150.000 båtar är byggda och utrustade så att de kan användas för längre förflyttningar. Slutligen utnyttjas även mindre motor- och segelförsedda båtar för fiske och dagsbesök på öarna i de svenska skärgårdarna. Fritidsbåtsverksamheten bidrar också till statsfinanserna genom olika typer av skatteintäkter. De väsentligaste intäkterna och deras storleksordning är enligt följande (1995).

Skatt på båtbränsle	~	700 millioner kronor
Moms på båtar, båtprodukter tillbehör och service	~	400 millioner kronor
Moms på hamnavgifter, kanalavgifter och andra förnödenheter för båtturismen	~	200 millioner kronor

Bränsleskatten står i direkt relation till utnyttjandet av båten under motordrift. Uppbörden av avgiften är mycket kostnadseffektiv. De skattehöjningar som beslutats och planeras på fordonsbränsle ger också en direkt höjning av skattebelastningen på fritidsbåtssektorn.

3.2 Lokala och regionala kostnader

En stor del av båtturen bedrivs i områden som är av glesbygds-karaktär, främst längs den svenska kusten och i de större sjöarna. Kommunerna som utnyttjas av båtturen ser mycket positivt på denna verksamhet som både förstärker den lokala ekonomin och ger underlag för sysselsättning och service.

Eftersom fritidsbåtturen utgör en inte oväsentlig del av turen i Sverige, finns det enligt kommunerna anledning att skatte- och avgiftsmässigt behandla den på motsvarande sätt som övrig turism samt att verka för en fortsatt utveckling.

För att få exempel på den lokala betydelsen av båtturen har kontakter tagits och underlag erhållits från fyra kommuner längs den svenska kusten. Dessa kommuner är Luleå, Österåker, Sotenäs och Tanums kommuner. Sammanfattningsvis kan konstateras följande gemensamma situation för kommunerna:

- a) Ett stort antal båtplatser i sjön, både permanenta och gästplatser finns i de aktuella kommunerna. Finansiering sker i huvudsak genom avgifter. Motsvarande gäller även för uppläggningsplatser.
- b) En inriktning finns hos kommunerna mot att låta föreningar, privata företag och stiftelser ta över marinor, båtvarv och båtuppläggningsplatser.
- c) Många företag med marin service och andra marina tjänster har inom kommunerna vuxit upp i anslutning till befintliga båtklubbar, andra båtåta områden samt platser för gästande båtturen. Österåkers kommun redovisar som exempel 66 företag med 133 anställda som är direkt relaterade till fritidsbåtverksamheten.
- d) Kommunerna anger att den reducerade turistmomsen som finns för bl a campingplatser borde tillämpas även för gästhamnsverksamheten. Speciellt på västkusten, men även längs östersjökusten, anges omfattningen och den potentiella möjligheten att attrahera utländska båtturen som betydande.
- e) Avfallsutsläpp i anslutning till större gästhamnar och populära naturhamnar anges som ett problem. Fortfarande

sker viss renhållning och lokal hållning av fritidsbåtsleder i kommunal regi med kommunal finansiering. (t ex Luleå kommun)

En mer detaljerad redovisning från de olika kontaktade kommunerna framgår av bilaga 2.

När det gäller renhållningen i de mest frekventerade skärgårdsområdena finns utöver kommunerna ett antal regionala stiftelser etc. som sköter utplacering och tömning av sopmajor i naturhamnarna. Denna service är naturligtvis riktad både till skärgårdsluffare, fritidshusägare med småbåtar och båtturister. De olika organisationernas bedömning av fritidsbåtarnas belastning av servicen är enligt följande.

- a) Skärgårdsstiftelsens verksamhet omfattar i huvudsak Stockholms skärgård. Bidrag till kostnadstäckning för renhållning av naturhamnarna i Stockholms skärgård lämnas från Stockholms läns landsting. Omkring 60 procent härav, eller 470.000 kronor, bedöms vara fritidsbåtturismens del. Stockholms läns landsting lämnar även driftbidrag till hanteringen av kommunala sopmajor i skärgården. Stockholms stad har slutligen ett antal friluftsområden i skärgården med bland annat sop- och toalettsservice.
- b) Östgöta stiftelsen, vars verksamhet omfattar Östergötlands skärgård finansieras av landstinget och kommunerna gemensamt. Av kostnaderna för naturhamnarnas renhållning bedömdes 65 procent vara riktad mot fritidsbåtarna till en kostnad av cirka 200.000 kronor.
- c) Västkuststiftelsen finansieras av landstingen i Hallands-, Bohusläns- och Älvsborgs län samt Göteborgs kommun. 1.350.000 kronor är nuvarande anslag till renhållningen i naturhamnar varav cirka 85 procent bedömdes riktad till fritidsbåtturismen. Avräknas 20 procent för de utländska fritidsbåtarna återstår 65 procent eller ~ 880.000 kronor för den svenska båtturismen.

3.3 Statens kostnadsbelastning

Den största delen av den anslagsfinansierade servicen för fritidsbåtturismen belastar dock den svenska staten, främst via Sjöfartsverket, kustbevakningen och polisen. Sjöräddningssällskapet som gör en väsentlig insats för fritidsbåtarna ligger utanför den statliga budgeten. Slutligen finns statliga bidrag till båtsportverksamhet och till Svenska Turistföreningen (STF). Nedan följer en genomgång av fritidsbåtsverksamhetens del av de statliga kostnaderna.

3.3.1 Sjöfartsverkets kostnader

a. *Allmänt*

Sjöfartsverket ansvarar för större delen av den statliga verksamhet som är riktad mot fritidsbåtarna. I sitt äskande för året 1997 redovisar man ett anslagsbehov på 90 miljoner kronor under rubriken "ersättning för fritidsbåtsändamål m m". Detta är en höjning från cirka 46 miljoner kronor avseende 1995/96 (tolv månader).

Under rubriken "fritidsbåtsändamål m m", inbegrips också verksamhet som inte är direkt riktad mot de fritidsbåtar som i första hand utnyttjas för fritidsbåtturismen. För att få en definiering av dessa båtar har schablonmässigt använts den gränssättning som tillämpades i det 1992 nedlagda obligatoriska registret, d v s båtar med en längd överstigande 5 m och/eller med motor på mer än 10 kW. Med denna definiering inryms drygt 300.000 båtar av totalt cirka 1,2 miljoner "flytetyg" i kategorin. Det bör också påpekas att även om de cirka 300.000 större båtarna är de som i första hand används för fritidsbåtturismen så utnyttjar en stor del av de motor- och segelförsedda mindre båtarna också Sjöfartsverkets tjänster i form av väderlekstjänst, utprickning etc.

Det är därför ej rimligt att räkna hela serviceutbudet till fritidsbåtssektorn som riktat till de 300.000 båtarna.

Sammanfattningsvis omfattar "fritidsbåtsanslaget" i huvudsak farledshållning information om säkerhet, sjöräddningsverksamhet, väderleksservice och administration. Verksamheten riktar sig, förutom mot fritidsbåtturismen, även mot fiskebåtar, kommersiell skärgårdstrafik samt permanentboende och fritidshusägare längs den svenska kusten och vid de stora sjöarna. Eftersom en eventuell riktad avgift för fritidsbåtturismen bör motsvara kostnaden för den service båtturisterna får göras här en schablonmässig uppdelning av det begärda anslaget baserat på utnyttjandefördelningen. Som bas har använts den uppdelning av anslagsäskandet som Sjöfartsverket redovisat (bilaga 3). Sjöfartsverkets kraftiga höjning av anslagsäskandet för året 1997 baserar sig på en beräkning av kostnaderna för den verksamhet som inte inryms inom handelssjöfarten. Kostnaderna för den verksamhet som berör handelssjöfarten har här uteslutits.

b. *Kostnadsfördelning av Sjöfartsverkets kostnader*

b.1 Sjösäkerhetsinformation

Denna post utgör 3,5 millioner kronor och avser information och rådgivande verksamhet för att främja säkerheten inom fritidsbåtssektorn. Verksamheten är riktad mot fritidsbåtssidan totalt. En rimlig andel för de större båtarna enligt ovanstående definition bedöms vara 50 procent eller 1.750.000 kronor.

b.2 Fyrar m m

Enligt anslagsäskandet anges kostnaden för utprickning som ej används för handelssjöfarten till 3,6 millioner kronor. Denna utprickning förutsätts dock utnyttjas såväl av fiskebåtar och båtar för passagerartrafik som småbåtsägande sommarstugeägare. Eftersom ingen verifiering av leder mellan handelssjöfarts- respektive fritidsbåtsleder kunnat redovisas av Sjöfartsverket, antas fritidsbåtssidans

del uppgå till 50 procent. Detta innebär en kostnad på 50 procent av $3,6 = 1,8$ millioner kronor.

b.3 Kanaler och fördjupade farleder

Beträffande Falsterbokanalen kan denna ses som förebyggande sjösäkerhet för mindre båtar eftersom de inte behöver gå runt näset och trängas med handelssjöfarten i Öresund. Kanalens tillkomst har dock till stor del militära skäl. Kanalen utnyttjas dock av både fritidsbåtar, fiskebåtar och passagerarbåtar varför 50 procent av kostnaden borde vara en rimlig andel för de större fritidsbåtarna. Motsvarande gäller även övriga av Sjöfartsverket uppräknade mindre kanaler. Kostnaden för fritidsbåtturismen blir då $(4,0 + 2,6) \times 50\% = 3,3$ millioner kronor.

b.4 Sjöräddning

Övergripande kan konstateras att den svenska staten har ett principiellt åtagande för sjöräddning som internationellt finns manifesterat inom IMO (International Maritime Organisation) bl a i SOLAS (Safety of life at Sea) samt räddningstjänstlagen som reglerar den svenska situationen. Den grundläggande infrastrukturen och kompetensen för denna måste därför finnas året runt oberoende av fritidsbåtarna. Fritidsbåtsverksamheten ger dock framför allt under sommarhalvåret ett ökat tryck på räddningsorganisationen och verksamheten vilket kan motivera en riktad kostnadsbelastning. Nedan redovisas bedömning av denna kostnadsbelastning för de olika delposterna.

b.4a. Radiotjänstkostnader

Beträffande kustradionätet har Sjöfartsverket ett avtal med Telia Mobitel AB som kostar 8,2 millioner kronor per år. Baserat på statistik från Sjöfartsverket beträffande sjöräddningsinsatser kan konstateras att fritidsbåtarna i väsentlig omfattning utnyttjar sjöräddningstjänster under cirka 8 månader per år. Andelen insatser är hög främst

under sommarperioden men tidsåtgången för fritidsbåtsinsatserna är ofta väsentligt lägre än för övriga kategorier främst handelsfartyg och fiskebåtar. 1974 års fritidsbåtsutredning gjorde en specialgranskning av tidsåtgången för sjöräddningsfallen 1973 och konstaterade att även om antalet fall när det gällde fritidsbåtarna stod för 72 procent var tidsåtgången för insats ej mer än 40 procent av den totala tiden. Under dessa 8 månader användes kust-radionätet även för övriga kategorier, handelsfartyg, fiskebåtar och mindre passagerarbåtar. En rimlig ansats bedöms därför vara att fritidsbåtstrafiken kan belastas med 50 procent av verksamheten under fritidsbåtssäsongen till en kostnad av $50\% \times \frac{8}{12} \times 8.200.000 = 2.730.000$ kronor

b.4b. Kostnader för Sjärräddningscentraler (MRCC) i Göteborg och Stockholm

Sjöfartsverkets totala kostnader för Sjärräddningscentralerna i Göteborg och Stockholm inklusive informations- och utbildningskostnaderna för där engagerad personal uppgår till 16 miljoner kronor. Motsvarande synsätt som under a, men beräknat på hela året för kontinuitetens skull, ger då en kostnad för fritidsbåtssidan på: $50\% \times 16.000.000 = 8.000.000$ kronor.

b.4c. Beredskap

Sjöfartsverket har tecknat ett avtal om helikopterberedskap med försvaret till en upptagen kostnad av 11,4 miljoner kronor. Det kan dock ej vara rimligt att all beredskap, utöver försvarets egen när det gäller helikopterinsatser, skall betalas av Sjöfartsverket. Sjuktransporter, fjällräddning, flygräddning, brandberedskap etc. drar ju också nytta av helikopterberedskapen. Förutsätts att 50 procent av utryckningarna utgör sjöräddningsverksamhet blir kostnaden på 5,7 miljoner kronor. Liksom under punkt a ovan, bör fritidsbåtsverksamheten endast belastas för den del av be-

redskapen som utnyttjas. Vid antagandet att fritidsbåtssektorn står för 50 procent av helikopterutryckningstiden blir kostnadsbelastningen $50\% \times 5.700.000 = 2.850.000$ kronor.

b.4d. Söderarm

Söderarms fyr används både för nyttotrafik och fritidsbåtstrafik. Vid 50 procentigt utnyttjande för fritidsbåtsändamål blir kostnadsbelastningen 50% av $2.300.000 = 1.150.000$ kronor.

b.4e. Ledning och samordning

Rubriken innefattar central samordning och administration, utbildning av personal, utveckling av sjöräddningsmateriel, information och väderprognoser, regional samrådsverksamhet samt sjöräddningsbåtar. Dessa funktioner utgör naturligtvis grundförutsättningar för en fungerande sjöräddning och kan knappast vara en fråga enbart för fritidsbåtsverksamheten. Som tidigare noterats svarade fritidsbåtarna under 1994 för 70 procent av antalet registrerade sjöräddningsfall, men de flesta av dessa har kort tidsbelastning. Dessutom förekommer fritidsbåtstrafik i nämnvärd omfattning endast maximalt 8 månader per år. Baserat på tillgängligt underlag och efter diskussion med sjöräddningsansvariga bedöms 50 procent av kostnaderna vara en rimlig andel för fritidsbåtsverksamheten. Detta ger en kostnadsbelastning på $50\% \times 13.900.000 = 6.950.000$ kronor.

b.4f. Samkostnader

Posten innehåller bidrag till de totala kostnaderna för Sjöfartsverkets farledshållning och sjökarteverksamhet baserat på inställningen att alla som utnyttjar en given infrastrukturen service också skall vara med och bidra till denna. Under år 1995 uppgick Sjöfartsverkets bruttokostnader för farledshållning till 170 miljoner kronor och

sjökarteverksamheten till 120 miljoner kronor. Eftersom en stor del av de allmänna farlederna och sjökarteverksamheten för djup under 3 meter är riktad mot trafik utanför handelssjöfarten, har Sjöfartsverket bedömt att 30 miljoner kronor bör belasta verksamheten som inryms i anslaget "ersättning för fritidsbåtsändamål m m". I enlighet med tidigare fördelning på trafik kategorier inom anslagsposten föreslås ägare till båtar över 5 meters längd och/eller motorstyrka över 10 kW belastas med 50 procent av kostnaden eller 15 miljoner kronor. Ägare till fiskebåtar, passagerarbåtar, mindre ej registreringspliktiga båtar får via anslag stå för resterande kostnadsbelastning.

Totalt blir då Sjöfartsverkets kostnad för de större och motorstarkare fritidsbåtarna

$$1.750.000 + 1.800.000 + 3.300.000 + 2.730.000 + \\ 8.000.000 + 2.850.000 + 1.150.000 + 6.950.000 + \\ 15.000.000 = 43.530.000 \text{ kronor}$$

3.3.2 Kustbevakningens kostnader

Kustbevakningen har som övergripande uppgift att bevaka den svenska kusten. Verkets resurser utnyttjas även för sjöräddningsinsatser avseende fritidsbåtar. För sådan verksamhet som innebär utryckningar utanför kustbevakningens allmänna ordningsuppgifter uppkommer extra kostnader för personell övertid och extra utnyttjande av kustbevakningens materiel. Dessa kostnader för 1995 uppgår enligt Kustbevakningens uppgift till cirka 700.000 kronor. Verksamheten bedöms dock vara en del av den allmänna övervaknings- och beredskapsverksamheten (jfr. ambulans, polis) och bör ej separat belasta fritidsbåtsägarna.

3.3.3 Sjöpolisens kostnader

Även polisen har i form av sjöpolisens aktiviteter verksamhet som delvis är riktad mot fritidsbåtstrafiken. Sjöpolisen deltar ofta till-

sammans med kustbevakningen i sjöräddningsuppdrag. Vid till exempel en bärgning behöver den undsatte inte betala något för polisens insats utan den ses som en del i den offentliga verksamheten. Denna verksamhet skiljer sig principiellt inte heller från övrig polisverksamhet och utgör en del av den allmänna ordningshållningen. Det bedöms därför inte rimligt att särbehandla fritidsbåtssidan genom att låta denna speciellt debiteras kostnader för sjöpolisens arbete.

3.3.4 Statliga bidrag till båtlivet och båtporten

Som framgått ovan är fritidsbåtsverksamheten en av de största fritidssysselsättningarna i Sverige med sammanlagt över en million personer som deltagar i båtlivet. När det gäller de större fritidsbåtarna organiseras dessa i huvudsak, inom ramen för de tre stora fritidsbåtsorganisationerna. Svenska Båtunionen (SBU), Svenska Kryssarklubben (SXX) och Svenska Seglarförbundet (SSF) med tillsammans cirka 250.000 medlemmar i landets cirka 1000 båtklubbar.

Till SBU och SSF utgår statsbidrag. SBU erhåller 804.000 kronor under 1996. SSF erhåller av Riksidrottsförbundet för perioden 1/7-95 till 31/12-96 totalt 7.806.000 kronor vilket omräknat för helåret motsvarar 5.204.000 kronor. Av denna summa går dock nästan hela beloppet direkt till kappseglingsverksamheten som under olympiaåret har speciellt stor omfattning. När det gäller båtturismen har SSF en fritidsbåtskommitté som främst ägnar sig åt verksamhet inom Sjösportens samarbetsdelegation (SSD). Budgeten för denna kommitté är 36.000 kronor. Eftersom cirka 50 procent av SSF:s totala inkomster kommer från statsbidraget kan schablonmässigt bidraget till båtturismen sättas till 18.000 kronor. SXX får ej statliga bidrag. Sammanlagt erhåller båtturismen via fritidsbåtsorganisationerna för året 1996 ett statligt bidrag på cirka 850.000 kronor.

När det gäller gästhamnar för fritidsbåtar har Svenska Turistföreningen sedan mer än 30 år pågående verksamhet med klassificering och information beträffande dessa. Tidigare har man haft riktade statliga bidrag för denna verksamhet. Idag erhåller

STF endast en klumpsumma. STF ger dock i samarbete med Telia årligen ut en publikation Båtturist som bland annat innehåller en förteckning över klassificerade gästhamnar. Sjöfartsverket ger parallellt ut Svensk kusthandbok som också omfattar gästhamnar.

3.3.5 Summa samhällliga intäkter och kostnader för båtturismen

En summering av ovanstående poster visar att fritidsbåtsverksamheten totalt tillför statskassan betydande nettobelopp. Genom olika typer av skatter betalar fritidsbåtsägarna till staten i storleksordningen 1,3 miljarder kronor per år.

Fritidsbåtsverksamheten erhåller i riktad infrastruktur, service och bidrag en statlig ersättning totalt motsvarande cirka 60 miljoner kronor per år. För de större båtarna med en längd över 5 m och/eller en motorstyrka på mer än 10 kW som utnyttjas för båtturism kan motsvarande ersättning schablonmässigt bedömas till cirka 45 miljoner kronor per år.

Det bör även noteras på plussidan rekreationsvärdet samt den positiva verkan som fritidsbåtturismen har och kan få för glesbygdskommunerna i kustbandet och runt de större sjöarna. På minussidan kan konstateras den miljöbelastning som fritidsbåtarna utsätter omgivningen för och som behandlas på annan plats.

Dessa faktorer är dock svårare att precisera ekonomiskt.

4 Båtlivet och miljö

4.1 Allmänt om miljöpåverkan från fritidsbåtar

Fritidsbåtsverksamheten i Sverige är som nämnts en av de största fritidsaktiviteterna och det finns totalt över en miljon fritidsbåtar. Omkring 800.000 av dessa är försedda med motorer varav över 600.000 är utombordsmotorer. Utmed Sveriges långa kust i våra stora skärgårdar samt ett i stort antal sjöar finns rikliga möjligheter till ett omfattande båtliv. Båtlivet påverkar dock också den känsliga miljön.

4.1.1 Motorpåverkan

4.1.1.1 Avgaser

Den största negativa miljöpåverkan kommer från båtarnas motorer. Detta gäller framför allt de tvåtaktsbaserade utombordsmotorerna som genom sin ofullständiga förbränning släpper ut avgaser med negativ miljöpåverkan. Sjöfartsverket har i sin rapport om "Åtgärder - Luftföroreningar - för den Marina sektorn 1994" redovisat dels avgasutsläppen från större fartyg över 300 bruttoton dels motsvarande utsläpp från fartyg upp till 300 bruttoton där fritidsbåtarna ingår. Den huvudsakliga miljöbelastningen uppdelad på ämnen för de olika fartygskategorierna redovisas i nedanstående tabell. (Utsläpp i tusen ton per år).

	NOX	SO ₂	HC	CO	CO	Partiklar PM
Från fartyg över 300 brt 1992	59,10	21,20	1,40	3,10	2629,00	2,00
Fartyg under 300 brt						
Fritidsbåtar	1,00		14,40	37,50	218,90	0,60
Fiskefartyg	2,90	0,24	0,30	0,70	134,00	0,07
Arbets- fartyg	6,60		0,30	0,90	303,00	0,14

Som framgår av tabellen står fritidsbåtarna (via främst tvåtaktsmotorerna) för en dominerande del av utsläppen av kolväten och kolmonoxid. Utsläppen är koncentrerade till kustnära områden under sommarmånaderna som också är den känsligaste reproduktionsperioden för vattenlevande organismer. I kombination med solstrålning förorsakar kolväten och kväveoxider förhöjda halter av marknära ozon med främst regional/lokal påverkan. Även kolmonoxider ger negativ, främst lokal, miljöpåverkan. Utsläppen av kolväten är naturligtvis en mindre del av de 204.000 ton som transportsektorn, främst personbilarna, stod för 1992. De landbase-
rade utsläppen minskar dock genom stränga avgaskrav för nya bilar medan fritidsbåtarnas utsläpp hittills fortsatt utan restriktioner. En viss förbättring har dock skett genom minskad bränsleförbrukning och nya typer av smörjoljor för nyare motorer.

4.1.1.2

Buller

Som nämnts ovan används fritidsbåtarna till stor del under semesterperioden och inom starkt utnyttjade rekreationsområden. Också när det gäller buller är det i högre grad de högfrekventa (högvarviga) utombordsmotorerna som ger lokala störningar genom sin ljudnivå. Genom att skrovets utformning kan verka som en resonanslåda kan detta förstärka motorns bullernivå. Dessutom

ger de snabbgående planande båtarna upphov till vattenslag vid gång i vågor vilket kan ge starka ljudeffekter.

4.1.2 Påverkan från båtskrovet och dess utrustning

Även själva båten bidrar till den negativa miljöpåverkan. Detta gäller i huvudsak genom följande påverkan.

4.1.2.1 Toalettfunktion

Över 200.000 av fritidsbåtarna har möjlighet till övernattning ombord. Av dessa anger båtlivets organisationer att (1992) cirka 100.000 har toalettfunktion ombord. Den övervägande delen är härvid vattentoaletter medan uppskattningsvis 10.000-15.000 är av portabel typ. Endast cirka 30.000 av vattentoaletterna bedöms dock försedda med inbyggd septictank och de flesta av dessa har endast utpumpningsfunktion till sjön. Totalt utnyttjas dock minst cirka 600.000 båtar för utflykter på ett sådant sätt att det finns behov till toalettbesök antingen ombord eller på öarna. Den totala tillförseln av latrinavfall från båtar med installerad toalettfunktion ombord, bedömdes av Naturvårdsverket 1992 motsvara 140 ton kväve och 35 ton fosfor per år. Även om det sammanlagda latrinavfallet från fritidsbåtsutnyttjare är större är dock fritidsbåtssektorns bidrag till övergödningen av underordnad betydelse. Tillförseln av kväve och fosfor från jordbruket, industrin, dagvatten och kommunala avloppsreningsverk är av en helt annan storleksordning. Som jämförelse kan nämnas att kommunala avloppreningsverk 1990 tillförde havet i storleksordningen 15.000 ton kväve och 700 ton fosfor. När det gäller jordbruket redovisade Sveriges Lantbruksuniversitet vid Östersjökonferensen 1996 att den totala utsläppsmängden kväve från Svensk åkermark är cirka 50.000 ton per år.

Lokalt vid marinor, natur- och gästhamnar samt vissa trånga farledsavsnitt (t ex Göta kanal och mindre insjöar) kan dock

toalettavfallet vara ett sanitärt problem. Avfallet upplevs också som etiskt och estetiskt störande.

4.1.2.2 Miljöpåverkan genom vågsvall

Då ett stort antal av såväl mindre båtar som motorbåtar är utrustade med motorer med stor effekt som ger hög fart erhålls kraftiga propellerströmmar samt för ej planande båtar ofta kraftig vågbildning. Detta kan förorsaka problem med erosion och annan skadegörelse främst vid trånga farledspassager men också för andra båtar vid ovarsam framfart i väl frekventerade rekreationsområden.

4.1.2.3 Giftverkan från bottenfärger

Påväxning av vattenlevande organismer på båt- och fartygsbottnar är ett problem som leder till större framdrivningmotstånd och därigenom större effektbehov för given fart. För att förhindra beväxning har man under längre tid använt sig av metallbaserade bottenfärger, så kallade giftfärger, vilka genom sin utsöndring förhindrar beväxtning på undervattenskroppen. Historiskt har bly-, tenn- och kopparbaserade färger använts. Det har dock visat sig att giftutsöndringen från metallfärgerna vållar allvarlig skada på alger och växtplankton, främst vid grunda vattenområden som ofta används för förtöjningsanläggningar till fritidsbåtar.

Eftersom tennföreningar bedömdes ge de allvarligaste skadorna har tennföreningar förbjudits beträffande bottenfärger i Sverige utom för oceangående fartyg. Kemikalieinspektionen har 1993 beslutat om hårdare regler för användning av bottenfärger. Generellt gäller förbud för användande av tennbaserade färger utom för oceangående fartyg över 25 m längd.

När det gäller fritidsbåtar finns totalförbud mot giftiga bottenfärger för alla båtar under 200 kg. Dessutom gäller totalförbud för alla båtar med normal förtöjningsplats i samtliga insjöar och längs kuststräckan från Örskär och norrut i Bottniska viken. Mildare kopparbaserade bottenfärger, med ett kopparläckage understigande

75 $\mu\text{g}/\text{cm}^2$ under de första 14 dygnen efter påmålning, tillåts för kuststräckan syd Örskär till Trelleborg.

För kuststräckan från Trelleborg och norrut till Norska gränsen får starkare kopparbaserade giftfärger med ett kopparläckage upp till 150 $\mu\text{g}/\text{cm}^2$ under de första 14 dygnen användas.

4.2 Tekniska möjligheter att eliminera den negativa miljöpåverkan från fritidsbåtarna

4.2.1 Motoråtgärder

Idag finns ett utbud när det gäller utombordsmotorer av såväl två- som fyrtaktsmotorer. Vid en övergång från två- till fyrtaktsmotorer skulle utsläppen av kolväten och koloxid väsentligt reduceras. En mindre ökning av kväveoxider skulle dock uppkomma. Nackdelen med en sådan övergång är dels att motorerna blir tyngre dels att fyrtaktsmotorerna i dag är dyrare för motsvarande motoreffekt.

Det pågår också en snabb utveckling av tvåtaktsmotorer med bl a direktinsprutning av bränslet som skulle ge effektivare förbränning och reducera bränsleåtgången och därmed utsläppen med över 50 procent. Denna utveckling bedöms dock ta ett antal år och blir delvis också tillämplig på det stora antalet motorer under cirka 10 kW. (Storleksordningen 500.000 motorer enligt Sjöfartsverkets uppskattning i miljörapporten 1994).

Det bör även påpekas att alla existerande tvåtaktsmotorer ej är lika stora "miljöbovar". Under de senaste 10-15 åren har det skett en kontinuerlig utveckling i miljövänlig riktning med t ex minskning av oljeinblandningen i bensinen, val av miljövänligare oljor samt oljor med mindre temperaturkänslig viskositet i drev mm. Även om dessa successiva förbättringar inte radikalt förändrat utsläppsbilden, innebär de dock att de existerande nyare motorerna är mindre miljöbelastande än tidigare modeller. Detta betyder att miljöförbättringen blir större vid utbyte av de äldre motorerna som rimligtvis kommer att skrotas först.

Likaledes pågår utveckling av bullerdämpning för motorer. De gränser för bullernivåer som föreslagits av miljödepartementet från 1998-01-01 varierar med motorns effekt från 67dB(A) för motorer under 10kW till 74dB(A) för motorer över 40kW mätt på ett avstånd av 25 m. Dessa värden bedöms kunna uppnås för nya motorer med tillgänglig teknik och finns redan i Schweiz och vissa delstater i USA.

4.2.2 Avfallsbegränsning och fartbegränsning

När det gäller problemet med toalettavfall från fritidsbåtarna så är situationen att detta antingen direkt eller via fördröjning släpps ut i sjön. För att ändra på detta förhållande behövs dels ett mer konsekvent införande av avfallstank ombord dels att denna förses med utpumpningsutrustning som går att ansluta till mottagningsstationer i land. Genom överenskommelse inom ramen för Helcoms Baltic Strategy har Östersjöländerna åtagit sig att bygga ut ett system med mottagningsstationer för omhändertagande av fartygsavfall. Detta gäller som princip även för fritidsbåtar men fordrar en bearbetning med ett flertal troligen kommunrelaterade stationer för att få en praktisk påverkan. Detta arbete har påbörjats.

När det gäller buller samt vågbildning som förorsakas av båtar med hög fart i trånga farleder, finns det i dag fartbegränsningar fastställda av länsstyrelserna. Dett ger en begränsning av olägenheterna. Här behövs dock en systematisk översyn, vilken hittills bara har påbörjats.

4.2.3 Alternativ till giftiga bottenfärger

Kemikalieinspektionen vill på sikt att även kopparbaserade bottenfärger skall förbjudas i Östersjön. Det är dock väsentligt att alternativa metoder och system finns framtagna innan ett totalförbud införs eftersom effektbehovet för båtarna annars ökar med större avgasutsläpp som följd.

De alternativ som idag anges till giftfärger är följande.

- a) Fysisk förhindrande av påväxt genom blanka, hårda ytor på båtbottnarna.

- b) Mekanisk avlägsnande av påväxning genom bottentvätt under säsongen i speciella båttvättanläggningar.
- c) Kemiskt/biologiskt förhindrande av påväxt genom färger innehållande ogiftiga ingredienser.

En successiv utfasning av de idag använda kopparbaserade giftfärgerna fordrar sålunda en systematisk uppbyggnad av alternativ.

4.2.4 Bränsleåtgärder

En möjlighet att minska miljöföroreningarna hos äldre båtmotorer är att öka användningen av bättre bränsle- och smörjolkvaliteter. Detta gäller såväl två- och fyrtakts bensinmotorer som dieselmotorer. Omkring 1,5 - 2% av den totala bensinförsäljningen i Sverige uppskattas användas för fritidsbåtmotorer. Den bensin som i dag används är bensin av miljöklass 2.

Man har också av arbetsmiljöskäl utvecklat en specialbensin, alkylatbensin, för olika typer av arbetsredskap. Denna bensin innehåller väsentligt mindre aromater och ingen bensen, vilket gör att utsläppen från tvåtaktsmotorerna blir mindre toxiska. Kolväteutsläppen minskar dock inte och alkylatbensinen är väsentligt dyrare än standardbensin av miljöklass 2. På Styrso i Göteborgs skärgård har dock provverksamhet med försäljning av alkylatbensin direkt från pump till reducerat pris genomförts under 1996 med gott resultat.

4.3 Internationella åtgärder och tidsaspekter

4.3.1 Allmänt

Problemet med fritidsbåtarnas negativa påverkan på miljön har som nämnts ovan även behandlats internationellt. När det gäller konkreta åtgärder är det i första hand USA och Tyskland som arbetar främst utsläpps- och bullerfrågorna relaterade till

båtmotorer. Till stora delar sammanfaller riktlinjerna för USAs och delvis även Tysklands arbete med det förslag till regelverk som den internationella båtbranchens samarbetsorgan ICOMIA:s miljöorgan IMEC (ICOMIA, Marine Environment comittee) har arbetat fram i sitt steg 2. Detta regelverk har även överlämnats till EU-kommissionen i början på 1990-talet där det dock ännu ej behandlats. EU-kommissionen arbetar dock med ett förslag till bränslekvalitetskrav för bensin och diesel som skall gälla från år 2000. När det gäller avfall från fritidsbåtar har man behandlat denna fråga för Östersjön inom HELCOM.

4.3.2 Motorer

Som framgår ovan arbetar såväl USA som Tyskland med begränsningsregler för motorer både beträffande avgasutsläpp och bullernivåer. I USA har EPA (Environmental Protection Agency) föreslagit stegvis skärpta krav för marina bensin- och dieselmotorer som skall genomföras under perioden 1998 till 2006. Dessa krav stämmer i stort med kravnivån i IMEC steg 2 och även med den svenska inriktningen. Tidsmässigt har dock USA en längre övergångstid för regelkraven än vad som finns i det svenska lagförslaget.

Ett antal delstater i USA har också genomfört begränsning av motorernas bullernivå.

I Tyskland arbetar det tyska Miljöministeriet med federala regler för fritidsbåtmotorer, bland annat med utgångspunkt från de befintliga Bodenseereglererna. Man avser även föra in krav på bullerbegränsningar i samma regelverk. Förslaget till federala regler som i hög grad liknar de svenska förslaget planeras läggas fram under hösten 1996.

4.3.3 Båtar

EU-parlamentet och EU-rådet har i direktiv från den 16 juni 1994 angivit grundläggande krav för främst säkerheten när det gäller fritidsbåtar. Dess krav omfattar båtar med mellan 2,5 och 24 m längd och innebär att en speciell CE-märkning (Communauté

Europeenne) skall tillämpas av medlemsstaterna för dessa fritidsbåtar fr o m 16 juni 1996. Den svenska riksdagen har med anledning av EU-beslutet stiftat en lag om säkerhets- och miljökrav för fritidsbåtar som gäller för nya båtar från ovan nämnda datum. Sjöfartsverket har uppdrag att med anledning härav meddela närmare föreskrifter.

När det gäller mottagningsstationer för avfall från fritidsbåtar ingår detta som angivits i HELCOM:s Baltic Strategy och i Sverige har arbetet med en sådan uppbyggnad påbörjats.

4.4 I Sverige beslutade eller föreslagna miljöåtgärder för fritidsbåtssektorn

4.4.1 Motorer

4.4.1.1 Lag om begränsning av avgasutsläpp och bullernivåer

För att minska de betydande utsläppen av främst kolväten och koloxid i båtmotorernas avgaser samt för att reducera bullerstörningarna från fritidsbåtsmotorerna har den svenska regeringen lagt fram ett lagförslag som skall gälla nya båtmotorer fr o m 1998. Förslaget stämmer som framgått ovan till stora delar överens med inriktningen i Tyskland och USA och knyter an till de förslag som båtbranschens egen miljökommitte IMEC arbetat fram.

4.4.1.2 Skrotningspremie för att påskynda utbyte av gamla miljöbelastande motorer

Sjöfartsverket har bl a i sin rapport 1994-04-30 föreslagit skrotningspremier för att påverka utfasningen av äldre tvåtaktsmotorer vilket hittills avvisats som mindre kostnadseffektivt.

I kombination med ett långsiktigt borte datum efter vilket gamla tvåtaktsmotorer ej får användas (t ex 15 år) och en miljöavgift som finansierar uppbyggnaden av en båtutskrotningsfond för att ge ett incitament till motorbyte skulle dock en skrotningspremie kunna påskynda införandet av miljövänligare motorer. Förslaget kan då ses som en del i ett långsiktigt program för att komma till rätta med fritidsbåtsmotorernas miljöproblem.

4.4.1.3 Etablerande av en effektbaserad miljöavgift för äldre tvåtaktsmotorer

I anslutning till sitt yttrande över regeringens förslag till avgas- och bullerkrav på båtmotorer (DS 1995:59) har Sjöfartsverket också redovisat ett förslag till årlig effektbaserad miljöavgift på äldre tvåtaktsmotorer om 5kr per kilowatt motoreffekt. Avgiften skulle inbetalas på posten mot erhållandet av ett kontrollmärke som skulle anbringas väl synligt på motorns motorkåpa. Intäkten borde sedan återgå till fritidsbåtssektorn t ex för finansiering av snabbare utskrotning av äldre motorer. Tillsynen i skissen var tänkt att utövas av kustbevakning och polis genom stickprovskontroll.

Problemet med förslaget är frågan om kontroll, det vill säga om stickprovskontrollen är tillräcklig för att få en effektiv efterlevnad av systemet utan att detta kombineras med ett ägarrelaterat motorregister.

Eftersom utombordsmotorerna är enkla att flytta mellan båtar och majoriteten av de miljöbelastande äldre tvåtaktsmotorerna har en effekt under den hittillsvarande effektgränsen (10 kW) för ett båtregister, skulle ett heltäckande båt/motorregister bli administrativt komplicerat och svårhanterligt.

4.4.2 Vidareutveckling av miljöklasssystemet för bensen

Miljöklassningssystemet för bensen är i dag utformat så att till exempel alkylatbensinen klassas i miljöklass 3. Det ger högre skatt

och därmed högre bränslekostnad. Naturvårdsverket arbetar för närvarande med en översyn av miljöklasssystemet. Arbetet görs i kontakt med EU som tar fram ett förslag till bränslekvalitetsnormer för tillämpning inom Unionen från år 2000. Beslut är också taget om en ändring av klassningen till miljöklass 2 för alkylatbensinen.

Naturvårdsverket har också med hänsyn till alkylatbensinens bättre egenskaper ur hälsosynpunkt i ett brev till Miljödepartementet hösten 1996, föreslagit att alkylatbensinen ur skattesynpunkt skall betraktas som bensin av miljöklass 1.

5 Behov och eventuell utformning av båtregister för fritidsbåtar

5.1 Bakgrund

Frågan om allmän registrering av fritidsbåtar har debatterats i Sverige under längre tid. Uppfattningarna om registret har varit mycket skilda, dels mellan politiker från olika partier dels mellan vissa delar av båtfolket och myndigheter samt samhällsrepresentanter. Registreringsproblematiken togs upp både i utredningen Båtliv, Samhället och fritidsbåtarna SOU 1974:95 och Båtliv 2 samt Registerfrågan SOU 1977:25. Först 1987 antog riksdagen, efter förslag från den socialdemokratiska regeringen, en lag om ett fritidsbåtsregister som trädde ikraft den 1 januari 1988. Lagen innebar en registreringsplikt för segel- och motordrivna båtar med en längd över 5 meter eller med en motorstyrka på mer än 10 kW. Ändamålet med registret var att ge underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt för planering av trafiken med fritidsbåtar. Registret fick också användas som underlag för planering avseende turism, friluftsliv och naturvård samt för utredningar rörande skatter, tullar och indrivning av desamma. Registeravgiften, som skulle täcka kostnaden för att utforma och driva registret, sattes till 30 kr per år. Denna kostnad visade sig emellertid ej räcka för kostnadstäckning utan den faktiska kostnaden blev cirka 50 kr per båt. I december 1992 upphävde riksdagen, efter förslag från den dåvarande borgerliga regeringen, lagen om fritidsbåtsregistret. Man såg ej något oavvisligt behov att tvångsvis ordna en registrering av fritidsbåtar i offentlig regi. Man hänvisade till att

båtorganisatorerna hade framhållit att en sådan registrering kunde åstadkommas på frivillig väg. Ett organ med anknytning till försäkringsbranschen kunde svara för ett sådant register.

Detta har också skett genom att Stöldskyddsföreningen som ett gemensamt organ för försäkringsbranschen ordnat ett frivilligt register som även utnyttjas av bl a polis och sjöräddning. Detta frivilliga register innehåller idag cirka 150.000 båtar. Det skrotade myndighetsbaserade registret innehöll cirka 270.000 båtar av en total bedömd omfattning av över 300.000 med den ovan redovisade gränsen för båtar och motorer.

Kostnaden för det frivilliga registret som idag sköts av två årsarbetskrafter mot 18 involverade personer för det tidigare officiella båtregistret är cirka 2 miljoner kronor per år. Man bedömer kostnaden per båt till under 30 kronor per år med avisering på ägare. Nästan alla de registrerade och försäkrade båtarna har också ansvarsförsäkring. Idag saknas ett enhetligt internationellt nummer för fritidsbåtarna som finns för bilarna i bilregistret men EU har i samband med Europaparlamentets och Rådets direktiv den 16 juni 1994 om en harmoniserad europeisk standard för fritidsbåtar och utrustning till dessa fattat beslut om CE-märkning (Communauté Européenne) av nya fritidsbåtar. Denna märkning skall placeras på ett väl synligt, läsligt och outplånligt sätt på fritidsbåten.

5.2 Behov av fritidsbåtsregister, identifikation och åtkomstbehov

Utredningen om registrering av fritidsbåtar SOU 1977:25 gjorde en noggrann genomgång av behov och förutsättningar för registrering av fritidsbåtar. Detta underlag har sedan dels diskuterats i samband med propositionen om fritidsbåtsregistret 1988 och dels har användningen av registret mellan 1988 och 1992 givit praktisk tillämpning och erfarenhet. Nedan redovisas en sammanfattning av behov och tillämpning av olika instansers verksamhet med hänsyn till registret.

5.2.1 Samhällelig planeringsverksamhet med avseende på fritidsbåtsverksamheten

De statliga myndigheterna får ett statistiskt grundunderlag för verksamhet som är riktad mot fritidsbåtssektorn t ex fritidsleder, sjömätning etc. Registret kan också utgöra underlag för speciella undersökningar om båtlivet.

För kommunerna kan registret vara en hjälp för planering av fritidshamnar, sopmajor i naturhamnar, mottagningsstationer för avfall etc.

5.2.2 Sjöräddning och övervakning

I takt med intensifieringen av fritidsbåtstrafiken har behovet av trafikövervakning när det gäller båtleder och rekreationsområden ökat. Detta kan gälla naturskyddsområden, övervakning av fartbestämmelser, allmän vårdslöshet eller kontroll av miljöbestämmelser etc. Här kan också konstateras att en märkning med möjlighet till identifikation av båtarna verkar återhållande beträffande överträdelse av gällande bestämmelser. För närvarande kontrollerar och hjälper sjöpolis och kustbevakning årligen tiotusentals båtar.

För sjöräddningsverksamheten är det en avgörande fördel att ha tillgång till dataunderlag beträffande fritidsbåtarna så att snabbheten, säkerheten och effektiviteten i verksamheten kan optimeras. Även här är behovet stort att snabbt och på avstånd kunna identifiera aktuella båtar. År 1994 gjordes knappt 1000 sjöräddningsinsatser riktade mot fritidsbåtar - de flesta dock av bagatellartad karaktär. Inom sjöräddningens ansvarsområde omkom dock 14 personer med koppling till fritidsbåtar. Under 8 månader av året var insatserna cirka 40 eller fler per månad med koncentration på perioden maj - augusti.

5.2.3 Återfinnande av försvunna båtar

Återfinnande av stulna båtar eller båtar som slitit sig, underlättas om båtarna är enhetligt märkta och registrerade. En obligatorisk

märkning som kan underlätta identifiering verkar också som en brottsförebyggande åtgärd.

5.2.4 Avgiftsuppbörd

Ett enhetligt båtregister är en förutsättning om båtavgift eller skatt skall aviseras och upptas. Som komplettering till den administrativa kontroll som ett register ger möjlighet till kan också kvitto på inbetald båtavgift anbringas synligt motsvarande vad som tillämpas när det gäller fordonsskatten. Vid tidigare utredningar och remissomgångar har en eventuell uppbörd av båtavgift också bedömts som den främsta anledningen till införande av ett båtregister.

5.2.5 Miljöuppföljning

De diskussioner och förslag om miljörestriktioner för fritidsbåtar när det gäller avgasutsläpp, buller, bottenmålning och toalettinstallationer aktualiserar också behovet av att kunna följa upp miljöutvecklingen. Denna uppföljning skulle naturligtvis kunna underlättas om ett register som även innehöll miljödata fanns tillgängligt.

5.2.6 Övrigt

Utöver ovan redovisade fördelar med ett båtregister har bl a följande användningsområden tagits upp.

- Underlättande av typprovning och besiktning av säkerhetsutrustning för befinliga båtar
- Information till båtägare
- Kontroll av ansvarsförsäkring
- Statistik över båtolyckor
- Kontroll av förarkompetens
- Kontroll av utjänta båtar

5.3 Register och registeruppgifter. Åtkomstbehov

För att effektivt kunna utnyttja ett båtregister i enlighet med de i avsnitt 5.2 redovisade behoven, behöver det dels innehålla relevanta data och dels ordnas så att systematisk datasökning kan ske. För att kunna underlätta sjöräddnings- och polisinsatser, vilket är ett av registrets främsta uppgifter, är det nödvändigt med direktaccess till registret dygnet runt. Detta gäller främst Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Polisen. Behov av direkt tillgänglighet för sin löpande verksamhet har också tullmyndigheten, riksskatteverket, länsskattemyndigheten och kronofogdemyndigheten, vilket även redovisades i dåvarande regeringens proposition om fritidsbåtsregister 1986/87. Utanför den statliga verksamheten har försäkringsbolagen och båtorganisationerna ett behov av tillgång till uppgifter i registret. Som underlag för sin planering på längre sikt är uppgifterna i ett båtregister också intressanta för naturvårdsverket, fiskeriverket, kommuner samt organisationer för turistverksamheten. Det är dock väsentligt att påpeka att alla de berörda instanserna ej behöver tillgång till samtliga data i registret. I samband med utformningen av den dåvarande regeringens proposition beträffande fritidsbåtsregister yttrade sig datainspektionen och lagrådet om statens behov till terminalåtkomst till registret. Man anförde att syftet med direkt terminalåtkomst i flertalet fall var att möjliggöra övervakning och kontroll. Detta behov ansåg man fanns hos Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Polisen, Tullmyndigheten, Riksskatteverket, länsskattemyndigheten, Lokala skattemyndigheten samt kronofogdemyndigheten. Däremot ansåg man ej att Statens naturvårdsverk, dåvarande Sveriges turistråd och Fiskeristyrelsen hade behov av direkt terminalåtkomst för sin verksamhet. När det gäller registrets innehåll angav propositionen att följande uppgifter borde ingå:

- Båtens namn
- Båtens fabrikat, typ samt tillverkningsnummer
- Skrovets yttre mått och färg
- Båtens byggnadsår och byggnadsmateriel

- Båtens motoreffekt
- Båtens identitetsbeteckning
- Uppgifter om båtens ägare

I samband med den praktiska uppläggningsen av registret specificerade Sjöfartsverket registerdata. Specifikationen daterad 880701 framgår av bilaga 4. När det obligatoriska registret avvecklades 1992 upprättade Stöldskyddsföreningen ett frivilligt register. Detta register med data som framgår av bilaga 5 är bantat i förhållande till det obligatoriska men är överlappande.

5.4 Utnyttjande och erfarenheter av fritidsbåtsregistret 1988-92 samt Stöldskyddsregistret 1992-96

5.4.1 Fritidsbåtsregistret 1988-92

Historiskt sett har frågan om behovet av ett fritidsbåtsregister diskuterats under lång tid. Vid införandet av det obligatoriska registret 1988 hade drygt 60 remissinstanser yttrat sig i ärendet. De flesta instanserna tillstyrkte införandet av ett fritidsbåtsregister, men det fanns från ett antal instanser en kritisk inställning till registrets uppläggning i det förslag från Trafiksäkerhetsverket som då varit ute på remiss. Bland de som var kritiska mot förslaget fanns bl a Sjöfartsverket, Sjösportens samarbetsdelegation och flera länsstyrelser. Detta ledde till förändringar i förslaget som främst innebar att Sjöfartsverket blev central registermyndighet och länsstyrelserna regionala registermyndigheter. Det praktiska genomförandet av registrets uppbyggnad och den fysiska identifieringsmärkningen av båtarna drog ut på tiden, men vid registrets avskaffande 1992 fanns cirka 270.000 av de enligt bedömning cirka 300.000 registreringspliktiga båtarna med i registret. Erfarenheterna av registret som hjälp i samband med sjöräddning, ordningskontroll och återhållande faktor när det gällde t ex fartöverträdelser bedömdes också positiva. Den komplicerade

uppläggningsen datamässigt med bland annat en central och ett flertal regionala registreringsmyndigheterna, gjorde dock att kostnaden för registerhanteringen istället för planerade 30 kr per båt uppgick till cirka 50 kr per båt. Sjöfartsverket redovisade också 1991 erfarenheterna av fritidsbåtsregistret och föreslog ett antal förbättringsförändringar för att förbättra funktionen. De väsentligaste förslagen var därvid en begränsning av registreringsplikten till båtar som används i saltsjön eller i någon av insjöarna Hjälmaren, Mälaren, Vänern eller Vättern samt en ökning av registeravgiften till 50 kr/år. Man föreslog också en modernisering av registerhanteringen vid länsstyrelserna.

När den borgerliga regeringen senare förberedde avvecklingen av registret gjorde kommunikationsdepartementet upp en promemoria som sändes ut på remiss. När det gällde frågan om avskaffande av fritidsbåtsregistret motsatte sig flertalet remissinstanser detta. Sjöfartsverket tog ej ställning då man bedömde det som en politisk fråga. Under hand har dock framkommit att man när det gäller sjöräddning och säkerhetsfrågor haft god hjälp av fritidsbåtsregistret. Båttägarorganisationerna och Båtbranschens Riksförbund förordade att registret skulle upphöra men tillstyrkte ett frivilligt register dock ej i kommersiell regi.

5.4.2 Svenska Stöldskyddsföreningens frivilliga register

Sedan 1992 har det statliga obligatoriska registret ersatts med ett frivilligt dito i Svenska Stöldskyddsföreningens regi. Målsättningen med registret är enligt Stöldskyddsföreningen huvudsakligen följande punkter.

- Förebyggande av brott
- Underlätta att skaffa tillbaka stulna eller försvunna båtar
- Underlätta erforderliga sjöräddningsaktioner.

Det frivilliga registret omfattade år 1995 cirka 150.000 båtar. Registret utnyttjas i hög grad av polisen, Sjöfartsverket, Larmtjänst, försäkringsbolag och SSF. Antal användare av registret under 1995 samt antal ställda frågor framgår av bilaga 6.

Till skillnad mot det tidigare statliga registret är Stöldskyddsföreningens register utbyggt på en central databas med modern datateknik. Totalt inklusive försäkringsbolagens kostnader (visst personaltillskott) på cirka 400.000 kr bedöms registret som angivits ovan kosta cirka 2 miljoner kronor i 1995 års penningvärde. Detta motsvarar en kostnad per båt på under 15 kr per båt och år. Försäkringsbolagen anger också att man totalt har cirka 250.000 båtar försäkrade och att flertalet därav också har någon form av ansvarsförsäkring kopplad till försäkringen. Man konstaterar också baserat på statistik från de senaste fem åren att olyckor med fritidsbåtar som vållat allvarliga personskador eller dödsfall där ansvarsfrågan givit upphov till problem är utomordentligt sällsynta.

5.5 Internationella erfarenheter

Frågan om registrering av fritidsbåtar samt krav på ansvarsförsäkring har även diskuterats internationellt och nationellt i andra länder. När det gäller de nordiska länderna finns registreringsplikt för vissa fritidsbåtar såväl i Norge som Finland. I Norge finns sedan 1948 ett register över alla småbåtar "som brukar mekanisk kraft som framdriftsmedel". Varje båt tilldelas ett registreringsnummer och registreringen är avgiftsfri. Enligt besked från norska Kustdirektoratet förbereder Norge en ny lag om obligatorisk registrering som beräknas komma sommaren 1997. Enligt denna lag skall ett centralt databaserat register upprättas som förutom alla motordrivna båtar också skall innehålla segelbåtar med en längd av 4,5 m eller mer. (bilaga 7). När det gäller Danmark finns obligatorisk registrering enligt det danska skeppsregistret endast för fritidsbåtar över 20 ton brutto. Det kan dock noteras att bankerna för att bevilja lån på fritidsbåtar kräver registrering och försäkring. En del av försäkringspremien betalas in till staten i form av båt-skatt. Även Finland registrerar alla motorbåtar med längd över 7 m eller vars motorstyrka överstiger 20hk för utombordsmotorer och 50 hk för inombordsmotorer. Båten tilldelas ett registreringsnum-

mer och en registreringsavgift uttages av båtägaren. En ny finsk sjötrafiklag gäller från juni 1996 (bilaga 8).

I USA finns i flertalet delstater registrering av alla motordrivna fritidsbåtar i USA. USA planerar också liksom i Sverige strängare miljöbestämmelser för båtmotorer vilket kan få en koppling till registreringsbehovet när det gäller kontrollen.

När det gäller Tyskland finns i dag registreringsplikt för alla motordrivna fritidsbåtar samt båtar över 5,5 m som trafikerar de tyska inre lederna. I Tyskland arbetar man också med hårdare miljöbestämmelser generellt för motordrivna fritidsbåtar. Miljöbestämmelser som gäller för båtar i Bodensjön ligger som underlag för arbetet och man räknar med att lägga fram ett förslag som troligen blir nästan identiskt med den nya Svenska lagstiftningen. Det är ännu ej klart vad detta kommer att innebära när det gäller kontroll och mer generell registrering av fritidsbåtarna.

Det kan också konstateras att registreringsplikt för vissa fritidsbåtar även finns i Frankrike, Italien, Kanada, Nederländerna, Polen, Spanien, Schweiz och Österrike. Utformningen och omfattningen av registreringen varierar från land till land. Slutligen har även EU lagstiftat om bestämmelser för fritidsbåtar mellan 2,5 och 24 meters längd. Dessa bestämmelser omfattar även ett urval komponenter (t.ex tankar, bränsleslangar och styrning) (bilaga 9). För dessa båtar och komponenter finns krav på CE-märkning vilket innebär att de svarar mot vissa säkerhets- och miljökrav. Skriftlig försäkran om överensstämmelse fordras också från tillverkare av fritidsbåtar. Direktivet gäller endast nya båtar. På sikt torde det dock bli nödvändigt med någon typ av registrerad kontroll om efterlevandet av lagen skall kunna uppehållas även för de befintliga båtarna.

6 Bakgrund till och behov av en obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar

6.1 Båtansvarsförsäkring och dess omfattning

Frågan om ansvarsförsäkring behandlades relativt ingående av 1974 års utredning Båtliv - samhället och fritidsbåtarna (SOU 1974:95). Även om antalet fritidsbåtar har ökat väsentligt under de mellanliggande åren kvarstår dock i huvudsak de grundläggande förutsättningarna enligt följande sammanfattning.

Ansvarsförsäkringens syfte är att erbjuda skydd för skadeståndsansvar enligt skadestandsreglerna. Utbetalning under försäkringen sker först då det föreligger ersättningskrav. Detta innebär att försäkringen gäller för den skadeståndsvållandes ansvar och inte för den skadelidandes förlust.

Det kan också noteras att i princip alla former av båtförsäkringar i Sverige (totalt cirka 250.000) inkluderar såväl båtansvarsförsäkring "i paketet". Försäkringen omfattar då skadestånd som försäkringstagaren lagligen kan bli skyldig att utge i egenskap av ägare, brukare eller förare av den försäkrade båten.

Undantag beträffande båtansvarsförsäkringarna gäller ansvar enligt följande. De omfattar således ej skadeansvar till följd av:

- a) skada för den som vid skadetillfället var ägare eller brukare av båten eller dennes familj.
- b) skada på den egna båten eller ombordvarande egendom

- c) skada som den försäkrade vållat uppsåtligen
- d) skada vållad under påverkan av alkoholhaltiga drycker eller narkotika
- e) skada uppkommen då båten deltar i hastighetstävling
- f) skada uppkommen då båten är uthyrd eller används i förvärvssyfte.

När det gäller vanliga hemförsäkringar ingår också ansvar för skada som den försäkrade svarar för i egenskap av ägare till liten båt (typ roddbåt).

6.2 Internationella krav på båtansvarsförsäkring

Internationellt finns krav på obligatorisk ansvarsförsäkring för motorbåtar och i Schweiz för vissa större båtar. Sveriges grannländer Finland, Norge, Danmark saknar krav på obligatorisk ansvarsförsäkring och har liknande försäkringsbestämmelser som de svenska bolagen.

6.3 Förekomst av obligatorisk ansvarsförsäkring i Sverige

I Sverige förekommer obligatorisk ansvarsförsäkring huvudsakligen för bilar och andra motorfordon enligt lagen om trafikförsäkring från 1929. Bakgrunden till den obligatoriska försäkringen är att det, med hänsyn till omfattningen av trafiken och inträffade olyckor av ansvarskaraktär, varit nödvändigt med ett heltäckande försäkringssystem. Motsvarande obligatoriska trafikförsäkringar finns också i övriga länder i Europa.

När det gäller fritidsbåtstrafiken finns som framgår ovan inte alls samma internationella regelverk och antalet olyckor av ansvarstyp är väsentligt mindre. En betydande del av fritidsbåtarna har också en frivillig försäkring.

6.4 Erfarenheterna från båtansvarsförsäkringar i Sverige

Antalet båtar med båtansvarsförsäkringar i Sverige är betydande. Nästan samtliga av de cirka 250.000 försäkrade båtarna i Sverige har en sådan försäkring. Dessa försäkringar gäller till största del de större och motorstarkare båtarna. Därutöver finns ett stort antal småbåtar som är försäkrade i anslutning till vanliga hemförsäkringar.

Försäkringsbolagen angav 1974 att skadeståndsansvar endast sällan uppstår i samband med förande eller utnyttjande av fritidsbåt. Den 20-åriga statistik som redovisades av 1974 års utredning bekräftas av försäkringsförbundet efter summering av nyare statistik från åren 1991–1995.(bilaga 10). Man anger också att dödsfall och svåra personskador endast i undantagsfall inträffat i samband med olyckor som berörs av ansvarsförsäkringen.

Ofta har dödsfallen med fritidsbåtar inträffat i samband med spritförtäring då ansvarsförsäkringen ej gäller. Den gäller ej heller personskada som drabbar båtägaren eller medlem av dennes familj.

7 Behov av och möjlig utformning av båtskatt eller båtavgift

Enligt direktiven skall utredaren beakta det tillkännagivande som riksdagen gjort om båtskatt.

Under riksdagsåret 1994/95 har ett flertal motioner som berört båtskatt eller båtavgift lämnats till riksdagen. I de flesta fall har begäran om skatt/avgift kopplats ihop med ett återinförande av det obligatoriska fritidsbåtsregistret. Frågan har därefter behandlats i såväl trafik- som skatteutskotten. Bägge utskotten anser att regeringen bör ta upp frågan om hur samhällets kostnader för fritidsbåtstrafiken bör betalas.

Frågan har dessutom behandlats på den socialdemokratiska partikongressen våren 1996 där partistyrelsen meddelat att regeringen för närvarande arbetar med att ta fram förslag på någon typ av skatt eller avgift på fritidsbåtar.

Under avsnitt 3 ovan har redovisats samhällets intäkter och kostnader för fritidsbåtssektorn. Av denna redovisning framgår att inkomsterna från fritidsbåtsverksamheten är väsentligt större än samhällets kostnader härför. Det redovisas också att denna sektor är en redan existerande och potentiellt möjlig ännu större källa till inkomster och sysselsättning i glesbygdskommuner längs kusten och vid våra större insjöar. Redan i dag är båtens värde som en del i förmögenheten beskattningsbar om det totala förmögenhetsvärdet överstiger 900.000 kronor. Motsvarande regler gäller även för andra kapitalvaror.

Det är dock ett faktum att fritidsbåtsägarna erhåller tjänster och service i form av farleder, väderleksservice, sjöräddningsservice etc. När det gäller de cirka 300 000 båtar som främst utnyttjas för båtturism har värdet av denna service enligt ovan redovisats till

cirka 45 millioner kronor. Båtorganisationerna hävdar att denna kostnad för samhället betalas många gånger om genom den skatt som staten tar in på båtbränsle, båtar och tillbehör med mera. Motsvarande gäller dock för många andra verksamheter t ex privatbilar och är en del i statens allmänna finansiering av anslag för sjukvård, utbildning, kultur etc.

Fritidsbåtsverksamhetens samhällskostnader har hittills betalats genom anslag och bidrag från stat och delvis landsting och kommuner. Skulle staten i det nuvarande ansträngda ekonomiska läget, där nedskärningar har måst göras av den allmänna välfärden, anse det nödvändigt att förändra denna situation och i stället låta båtägarna betala för erhållen service och tjänster, är den enklaste vägen att ta ut en båtavgift som motsvarar kostnaderna härför. Avgiften borde då, både logiskt och även praktiskt, belasta de båtar som främst utnyttjas för fritidsbåtturismen och som kan återfinnas i ett obligatoriskt båtregister.

8 Analys och förslag till åtgärder

8.1 Allmänt

I direktiven till utredningen har angetts att utredaren skall belysa vilka kostnader fritidsbåtstrafiken orsakar samhället samt överväga hur dessa kostnader skall betalas. I detta sammanhang bör enligt direktiven utredaren även beakta det tillkännagivande som riksdagen gjort om båtskatt.

Utredaren skall också överväga om de fördelar som ett fritidsbåtsregister innebär från sjösäkerhets- och ordningssynpunkt motiverar att det statliga fritidsbåtsregistret återinförs. Detta skall ske med utgångspunkt från det tillkännagivande som riksdagen gjort om ett statligt fritidsbåtsregister. I övervägandet om ett statligt fritidsbåtsregister skall även registrets betydelse från miljösynpunkt behandlas.

Slutligen skall utredaren belysa frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar.

De ovan redovisade frågorna var även föremål för en ingående genomlysning 1970 till 1974 i fritidsbåtsutredningen SOU 1974:95, Båtliv - Samhället och fritidsbåtarna. Även om antalet fritidsbåtar har ökat väsentligt, under de gångna 22 åren sedan denna utredning och den ekonomiska situationen i samhället är annorlunda, gäller dock den grundläggande beskrivningen fortfarande. Det har därför varit naturligt att med uppdatering utnyttja det omfattande material som denna tidsmässigt långa och resursstarka utredning tagit fram.

När det gäller betydelsen av fritidsbåtsverksamheten i samhället har det också bedömts angeläget att redovisade inkomster och den positiva påverkan och potential som fritidsbåtslivet har framför allt för ett flertal kommuner längs den svenska kusten och vid de stora sjöarna.

8.2 Intäkter och kostnader för samhället

Som framgår av kapitel tre överstiger intäkterna från fritidsbåtsverksamheten väsentligt de utgifter som samhället har härför.

Genom olika typer av skatter får staten in storleksordningen 1,3 miljarder kronor per år medan de direkta kostnaderna, miljöbelastningen ej medräknad enligt redovisad bedömning är cirka 60 miljoner kronor. Begränsas kostnaderna till de cirka 300.000 båtar som utnyttjas för fritidsbåtsturism i väsentlig omfattning blir kostnaden cirka 45 miljoner kronor.

Kostnaderna är också delvis av sådan karaktär att samhället när de gäller motsvarande verksamhet inom andra områden betalar kostnaden över statsbudgeten. Detta gäller t ex för sjöräddningen som kan jämföras med fjällräddning, brandförsvar, ambulanstjänst samt oljeskyddsverksamhet och sjövärdertjänsten som kan jämföras med fjällväder. Till motsvarande uppfattning kom också 1974 års utredning. Det kan också konstateras att fritidsbåtssektorn via olika typer av skatter (bränsleskatt, mervärdesskatt och förmögenhetsskatt) i väsentlig grad allmänt bidrar till statskassan. De höjningar av skatt på fordonsbränsle som nu är aktuella får också genomslag på motordrivna fritidsbåtar i direkt proportion till de miljöbelastande avgasutsläppen. Liksom 1974 års utredning kommer jag därför till slutsatsen att det ej finns anledning att ytterligare belasta fritidsbåtssektorn med en båtskatt utan koppling till verksamhetsområdet.

När det gäller de direkta utgifterna för fritidsbåtstrafiken, som redovisats i kapitel 3, kan trots viss bristande överensstämmelse med parallella verksamheter som nämnts ovan, avgiftsfinansiering

vara en alternativ möjlighet till direkt statsfinansiering i ett för statsfinanserna ansträngt läge.

Liksom den tidigare utredningen 1974 konstaterat, uppfyller båtlivet de allmänna förutsättningar som kan sättas upp på avgiftsfinansiering.

Det finns ett stort antal båtägare i de flesta fall vuxna människor. Det finns starka representativa medlemsorganisationer med en samlande samarbetsdelegation (SSD - Sjösportens samarbetsdelegation). Båtlivet kräver ansenliga mark- och vattenresurser och en väl utbyggd samhällsservice vad avser säkerhetsåtgärder, utbildning, renhållning m m. Inom båtlivet finns också en tradition med genomförd avgiftsfinansiering av båtplatser, båtupptagning etc.

Skall ett system med avgiftsfinansiering införas bör det säkerställas att avgifterna går direkt tillbaka till fritidsbåtsverksamheten och att de utnyttjas effektivt. Följande förutsättningar bör ställas på ett system med avgiftsfinansiering:

- Avgiftens storlek bör stå i rimlig proportion till utövarens övriga kostnader för aktiviteten. Den får ej vara av en sådan storlek att den väsentligt påverkar möjligheten att utöva aktiviteten.
- De inlutna medlen skall i sin helhet användas för insatser som avser den aktuella aktiviteten. Utövarnas organisationer skall ha ett medinflytande över de inlutna medlens användning och prioritering.
- Uppbörd och kontroll bör ej belasta verksamheten med större kostnader än cirka 10 procent av årligen inlutna medel.

Vad slutligen gäller förutsättningarna för att det skall röra sig om en avgift i statsrättslig bemärkelse har Riksrevisionsverket behandlat motsvarande fråga dels beträffande utredningen Skoterkörning (SOU 1994:16) dels i remissyttrandet över förslag till allmän fiskevårdsavgift (RRV 22-95-0039). (bilaga 11).

RRV har därvid angivit följande tre krav på förutsättningarna:

- a) Varan eller tjänsten skall produceras av en statlig myndighet.

- b) Motprestationsbegreppet skall vara uppfyllt.
- c) Det skall finnas ett fastställt ekonomiskt mål för verksamheten.

När det gäller Sjöfartsverkets tjänster i form av Sjösäkerhetsinformation, hållande av fritidsbåtsleder, väderleksinformation och sjöräddningsåtgärder är den ansvariga instansen ett statligt affärsdrivande verk delvis med myndighetsuppgifter. Det torde också gå att hävda att det rör sig om en motprestation för inbetalda avgifter som är riktad mot fritidsbåtsverksamheten. När det gäller det ekonomiska målet för verksamheten finns denna idag ej entydigt definierad för fritidsbåtsverksamheten separat i Sjöfartsverkets anslagsredovisning. Det borde dock vara möjligt att i enlighet med genomgången av kostnadsposterna i kapitel 3 definiera och resultatmässigt följa upp ett sådant mål.

Införandet av ett avgiftssystem med en båtavgift skulle kunna ge bland annat följande fördelar:

1. En kontinuitet skulle skapas i tillgången på medel för viktiga insatser för båtlivet.
2. Båtagarna skulle genom sina organisationer fortlöpande kunna påverka inriktningen och omfattningen av samhällets insatser för båtlivet och därigenom avgiftsuttagets storlek.
3. Ett effektivt utnyttjande av tillgängliga ekonomiska resurser för båtlivet skulle underlättas och stimuleras genom kopplingen till det ideella arbetet inom båtorganisationerna.
4. Övriga skattebetalare skulle ej belastas med kostnader för en aktivitet som de själva ej utövar. Fritidsbåtsverksamheten skulle bli en självfinansierande friluftsverksamhet.
5. Avgiftssystemet skulle ligga i linje med Riksdagens trafik- och skatteutskotts inriktning samt inom ramen för den socialdemokratiska partistyrelsens uttalande på partikongressen våren 1996.

Med ett båtantal i ett obligatoriskt register efter återuppbyggnad på cirka 300.000 båtar skulle den årliga

utdebiteringen per båt bli cirka 150 kronor. Härtill kommer i storleksordningen 30 kronor i registreringsavgift.

Med hänsyn till dels att det tidigare obligatoriska registret är avvecklat, dels att ett nytt register bör få en annorlunda uppbyggnad, kommer det att behövas en uppbyggnadsfas på ett till två år som kräver extra kostnader. Därest regeringen bedömer att fritidsbåtssidans kostnader skall täckas med en direkt avgift föreslås därför att denna med dagens situation sättes till 200 kr per år.

Det bör dock framhållas att en avgift för större fritidsbåtar ej finansierar hela den verksamhet som bokförs under Sjöfartsverkets rubrik "ersättning för fritidsbåtsändamål mm". Under denna rubricering ligger också verksamhet för fiskebåtar, skärgårdstrafik och fritidshusägare etc med mindre båtar. Tas ingen avgift ut för dessa kategorier, kvarstår behov av anslagsmedel för de verksamheterna.

8.3 Fritidsbåtarnas miljöbelastning

Fritidsbåtsverksamheten är som redovisats ovan en mycket utbredd fritidsaktivitet i Sverige med till övervägande del positiv framtoning i rekreation och sysselsättning för många människor. Även om den negativa miljöpåverkan från fritidsbåtstrafiken i globalt sammanhang är försumbar påverkas dock naturen lokalt av framför allt fem miljöbelastande faktorer vilka behandlats under avsnitt 4. Dessa är enligt följande:

- a) avgasutsläpp med höga halter av kolväten och kolmonoxid från främst tvåtaktsmotorer.
- b) bullernivåer från framför allt högfrekventa tvåtaktsmotorer.
- c) utsöndring från metallbaserade bottenfärger.
- d) toalettutsläpp från fritidsbåtar i samband med koncentration av båtar i trånga vattenområden.

- e) erosion av stränder i trånga farleder på grund av vågbildning och propellerströmmar.

8.3.1 Avgasutsläpp från fritidsbåtar

Även om utsläppen av kolväten (HC) och kolmonoxid (CO) totalt sett är av begränsad omfattning jämfört med övriga utsläppskällor, sker utsläppen vid en sådan tidpunkt och inom så känsliga vattenområden att det är angeläget att dessa begränsas. Restriktioner har även genomförts för t ex biltrafiken vilket gör att fritidsbåtssidans utsläpp bör minskas för att ej öka i jämförelse med andra källor.

När det gäller nya tvåtaktsmotorer ger miljödepartementets förslag till nya utsläppsgränser för avgasföroreningar en väsentlig förbättring. Eftersom förslaget i sak stämmer överens även med motorbranschens inriktning bör detta ej vålla problem. Problemet som finns är tiden för ikraftträdande där EU vill anpassa tidsprogrammet till den totala situationen inom EU. Eftersom det största motorleverantörslandet USA har satt sluttidpunkten för genomförandet till år 2006 kan problem uppstå med tidsschemat. Det svenska förslaget (Miljödepartementet Ds 1995:59) innebar att de nya gränserna skall gälla från 1998 och förslaget kommer enligt miljödepartementet minska utsläppen från nya motorer av kolväten med cirka 75% och kolmonoxid med 80%. Här är det också väsentligt att få fram entydiga och internationellt accepterade mätregler. Oberoende av vilket datum som slutligen blir bestämt kommer dock från den aktuella tidpunkten utsläppen från nya motorer att kraftigt reduceras. Ett avsevärt kvarvarande problem är dock utsläppen från de existerande 600.000-650.000 tvåtaktsmotorerna eftersom nyanskaffningstakten för närvarande (1995) ej är större än cirka 16.000 motorer per år. Genom att många av dessa motorer har en relativt låg körtid per år (segelbåtsmotorer ~ 10 timmar/år enligt Sjöfartsverket 1994) skulle det ta avsevärd tid att få ner avgasutsläppen om åtgärderna endast avser nya motorer. Många motorer kan hålla upp till 40 års ålder.

Kompletterande åtgärder som bedöms möjliga för att påverka existerande motorer är dels att sätta ett bortre datum även när det gäller existerande motorers utsläppsnivå dels att genom t ex skrot-

ningspremier påskynda utbytet av motorer. När det gäller skrotningspremier och dessas finansiering med avgifter för motorförsedda fritidsbåtar har dock finansdepartementet på förfrågan angivit att man ej bedömer ett sådant system som kostnadseffektivt.

Vad beträffar att sätta ett borte datum för tillstånd att generellt använda motorer med utsläppsdata som är högre än vad som skall gälla för nya motorer har detta vid kontakter med såväl Miljö- som justitie- och finansdepartementen bedömts som en rimlig åtgärd. Även båtorganisationernas representanter (SSD) har förklarat att det borde vara möjligt att acceptera en sådan begränsning. Det borte datumet borde då förslagsvis sättas till 15 år efter det att utsläppsgränserna träder ikraft för nya motorer. Detta för att ge rimlig avskrivningstid på före detta datum inköpta motorer.

Svagheten i systemet är svårigheten att få en effektiv kontroll av efterlevnaden. Med båtorganisationerna bakom ryggen och informationskampanjer om miljöproblemets omfattning bedöms det dock vara en möjlig åtgärd för att minska avgasutsläppen från båtmotorerna snabbare än den övergångstid på upp till 40 år som annars kan uppkomma. Båtorganisationerna har under lång tid aktivt arbetat för bättre båtmiljö och har bl a givit ut en speciell miljöpärm med åtgärder för båtägarna samt en speciell broschyr beträffande elsäkerheten när det gäller fritidsbåtar. Med den stora utbredning som båtlivet har, där organisationerna tillsammans kan betraktas som en folkrörelse borde den miljöetiska påverkan på båtägarna vara av stor betydelse. De informationsinsatser som behövs i anslutning till ändring av miljöreglerna för fritidsbåtarna bör därför göras i nära samarbete med båtorganisationerna och båtbranschens företrädare. Enligt uppgift från polisen bedömer man det också möjligt att genom stickprov få en acceptabel kontroll av båtmotorer som ej innehåller utsläpskriterierna. En förutsättning är dock att märkning av godkända motorer införs. Via Jusitiedepartementet och Miljödepartementet har besked om EU:s inställning i frågan även efterfrågats. Något entydigt besked på denna punkt har ej erhållits men något befintligt hinder mot en sådan åtgärd har ej framkommit.

8.3.2 Bullerbelastning från fritidsbåtar

När det gäller bullerbelastning från främst högvarviga tvåtaktsmotorer finns som redovisats under 4.2.1 ett liknande förslag från miljödepartementet som det som gäller avgasbegränsningarna. Detta skulle innebära regler om en maximalt tillåten bullernivå på 72-73 dB(A) mätt på 25 m avstånd från båten. På motsvarande sätt, som när det gäller begränsningar i avgasutsläpp, kvarstår dock problemet med befintliga motorer. Ett liknande system med samma gräns för ljudnivån för existerande motorer gällande från 15 år efter det att ljudnivåbegränsningarna införts för nya motorer borde här vara logiskt.

8.3.3 Utsöndring från metallbaserade bottenfärger

Som framgått under avsnitt 4 skapar utsöndring från de idag främst kopparbaserade giftfärgerna på båtbottnarna problem för alger, växter, plankton etc speciellt vid grunda vattenområden där fritidsbåtarna normalt är förtöjda. Kemikalieinspektionens inriktning är som framgått också att totalt förbjuda även kopparbaserade färger i Östersjön.

Ett sådant förbud fordrar dock att alternativa metoder finns framme om ej konsekvensen enbart skall bli ökad bränsleförbrukning och därigenom avgasutsläpp på grund av beväxning på båtbottnen. Det i dag befintliga alternativet är i första hand en kombination mellan att måla båtbottnarna till blanka hårda ytor och sedan med hjälp av mekaniska eller högtrycksbaserade båttvättar rengöra dessa ett par gånger per år. Ett sådant system skulle dock fordra en uppbyggnad av ett stort antal båtvtätanläggningar i anslutning till förtöjningsplatser eller tankstationer för att få avsedd verkan. Detta kan delvis ske genom utnyttjande av befintliga slipar och båtramper och portabel tvättutrustning. Alternativet bedöms möjligt att åstadkomma med en uppbygg-

nadstid av 5-10 år och bör då baseras på avgifter. Det existerar redan idag ett antal båttvättar speciellt för motorbåtar. När det gäller segelbåtar pågår också viss verksamhet. I Finland har man hunnit längre med ett sådant system. För västkusten bedöms dock påväxningen på båtbottnarna vara så kraftig att systemet med båttvätten ej är praktiskt realiserbart. Här torde det vara nödvändigt att även fortsättningsvis använda bottenfärger till dess kemiskt/biologiskt verkande färger kan introduceras.

8.3.4 Toalettutsläpp från fritidsbåtar

Enligt redovisningen under kapitel fyra är utsläppen från båttoaletter i första hand att betrakta som ett lokalt sanitärt problem. För att komma tillrätta med detta erfordras en uppbyggnad av mottagningsstationer i anslutning till marinor, större gästhamnar och speciellt belastade farledsavsnitt. Denna uppbyggnad förutsätts finansieras med avgifter t ex i gästhamnar, marinor och kanalavgifter. I samband med implementeringen av överenskommelserna inom HELCOM har Sjöfartsverket tagit initiativ till en sådan process. Det fordrar dock också ett krav på att båtar med installerade toaletter skall vara försedda med avfallstank och utpumpningsanslutning över däck. Ett generellt beslut om förbud mot att släppa ut toalettavfall från fritidsbåtar innanför territorialvattnengränser torde av i kapitel 4 redovisade skäl ej vara praktiskt genomförbart.

8.3.5 Erosion av stränder i trånga farleder p.g.a. vågbildning från fritidsbåtar

Erosionsproblemet orsakad av vågbildning och propellerströmmar är av lokal natur och förutsätts lösas genom lokala fartbegränsningar. En sådan genomgång har som nämnts tidigare initierats via länsstyrelserna men bör aktiveras eftersom något egentligt resultat ännu ej erhållits.

8.4 Registrering av fritidsbåtar

Erfarenheterna av och behovet av registrering för fritidsbåtar har redovisats under kapitel fem. I stort sett samtliga remissinstanser ansåg inför avvecklingen av det statliga registret 1992 att det var övervägande fördelar med ett fritidsbåtsregister för de större och motorstarkare båtarna. Främst båtorganisationerna ansåg dock att frågan kunde lösas med en frivillig registrering som även ordnades i Stöldskyddsföreningens regi. Detta frivilliga register har också funktionellt fungerat effektivare och billigare än det tidigare statliga registret. Stöldskyddsföreningens register har som framgått i huvudsak skötts av två årsarbetskrafter mot totalt cirka 18 personer för det tidigare statliga registret. Orsaken härtill var dock främst den komplicerade organisatoriska strukturen med Sjöfartsverket och sexton länsstyrelser inblandade. Modern databasteknik användes heller inte genomgående och regeringsbeslutet om registret låste registerutformningen med detaljregler som var svåra att ändra. Tyvärr har det frivilliga registret också problem eftersom det inte fått den anslutning som förväntats. Fyra år efter det frivilliga registrets införande omfattar det cirka 150.000 båtar mot 270.000 i det tidigare statliga registret.

Det totala antalet båtar med en längd av fem meter och/eller en motorstyrka på mer än 10 kW bedömdes av Sjöfartsverket före 1992 baserat på en undersökning av statistiska centralbyrån till cirka 300.000. Detta innebär att det nuvarande frivilliga registret endast innehåller cirka 50 procent av befintliga båtar. Trafikutskottet har i sin behandling av fritidsbåtsfrågan (1994/95:TU12) angivit att en förutsättning för ett frivilligt register är att det når samma anslutning som det tidigare obligatoriska. Detta har inte kunnat realiseras under de fyra år som det frivilliga registret existerat. Möjligheten att låta försäkringsbolagen sköta ett obligatoriskt register och därigenom undvika dubbelregistrering har undersökts men stupat på att bolagen ej vill framstå som statens förlängda arm när det gäller den fiskala hanteringen. Man har

dock angivit att man, om ett nytt statligt register skapas, är intresserade av att använda det för sin verksamhet.

Av erfarenheterna från de bägge registren framgår också att det är väsentligt att endast ha en registeransvarig instans och att utnyttja modern datateknik. Skall staten bygga upp ett nytt fritidsbåtsregister bedöms Sjöfartsverket vara den naturliga registermyndigheten. De övriga statliga instanser som behöver ha operativ tillgång till registret är liksom tidigare polisen och kustbevakningen samt tullen, riksskatteverket länsskattemyndigheten och kronofogdemyndigheten. Även Sjöräddnings-sällskapet, försäkringsbolagen och båtorganisationerna kan ha behov av motsvarande uppgifter. När det gäller anmälan och ändringar till registret är det också väsentligt med kontroll som försvårar att registret utnyttjas för brottslig verksamhet. Slutligen bör det vara Sjöfartsverket som inom ramen för av regeringen satta normer ansvarar för vilka uppgifter som skall registreras. Utgångspunkt kan vara de uppgifter som ingick i det tidigare statliga registret. En förutsättning för ett obligatoriskt register är också att lagen ändras så att detta blir möjligt. Så skedde i samband med införandet av fritidsbåtsregistret 1988 men lagen ändrades tillbaka då registret avvecklades 1992. Lagförslaget ingående i regeringens proposition 1986/87:121 om obligatoriskt fritidsbåtsregister bifogas (bilaga 12).

För att underlätta identifikation av båtarna och koppling till registret är det också väsentligt att dessa har en entydig märkning. Som redovisats i kapitel 5 skall för nya fritidsbåtar inom EU finnas en CE-märkning. För de begagnade båtarna finns dock ej en sådan märkning och CE-märkningen för de nya båtarna är dessutom lång och otymplig. Det bedöms därför mest lämpligt att även fortsättningsvis utnyttja den till det tidigare obligatoriska registret kopplade märkningen bestående av en kombinerad bokstavs och sifferkod. Ett stort antal båtar har också behållit märkningen även efter obligatoriets avskaffande 1992.

8.5 Obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar. Förarintyg.

Ansvarsförsäkring för fritidsbåtar har beträffande omfattning och erfarenheter redovisats i kapitel 6. Det kan här noteras att huvuddelen av de större och motorstarkare båtarna (cirka 250.000) har en ansvarsförsäkring.

Erfarenheterna, både tidigare (enligt SOU1974:95) och under åren 1991 - 1995 (Försäkringsförbundet), visar att skadeståndsansvar endast sällan uppstår i samband med förande eller utnyttjande av fritidsbåt. När det gäller dödsfall och svårare personolyckor anger försäkringsbolagen att dessa till stor del inträffar med mindre båtar och i samband med spritförtäring då ansvarsförsäkringen ej gäller.

Det finns heller inga krav på en generell obligatorisk ansvarsförsäkring i Sveriges grannländer Finland, Norge, Danmark och Tyskland där också försäkringsbestämmelserna har liknande utformning som hos de svenska försäkringsbolagen.

Sammanfattningsvis kvarstår därför samma slutsats som redovisats i 1974 års fritidsbåtsutredning att behovet av en obligatorisk ansvarsförsäkring måste bedömas som relativt svagt.

Utvecklingen av olycksstatistiken för fritidsbåtarna, samt vad som sker i grannländerna samt inom EU, bör dock följas noga. Kopplingen mellan en täckande registrering av de större och motorstarkare fritidsbåtarna och den omfattande frivilliga båtförsäkringsverksamheten underlättar en sådan uppföljning.

När det gäller att begränsa antalet olyckor med fritidsbåtar är god kompetens hos den som framför båten ett sätt att påverka utvecklingen i positiv riktning. Frågan om någon form av obligatorisk förarutbildning har också diskuterats i tidigare utredningar. Sjöfartsverket och båtorganisationerna har dock inom ramen för en gemensam stiftelse, Nämnden för båtlivsutbildning, med stor framgång bedrivit frivillig utbildning som avslutats med prov för förarintyg respektive kustskepparintyg. Sammanlagt finns i dag redovisat 390.000 avlagda förarintyg och 98.000 kustskepparintyg (före 1985 Skepparexamen). Genom den omfattande frivilliga utbildningen som aktivt understöds av båtklubbarna har

idag majoriteten av förarna av de större och motorstarkare båtarna en god utbildning. Med en fortsatt aktiv utbildningsverksamhet enligt nu fungerande principen bedöms därför för närvarande ej frågan om obligatorisk förarutbildning behöva aktualiseras.

8.6 Organisation och samarbete mellan staten och fritidsbåtsorganisationerna

Redan i dag finns ett betydande samarbete mellan ansvariga för samhällsfunktionerna och fritidsbåtsidans organisationer.

Lokalt har i de flesta fall de olika båtklubbarna kontakter och samarbete med främst kommunerna i frågor om båtplatser i sjön och på land, elförsörjning, vatten och avfallshantering mm. Detta samarbete fungerar på de flesta ställen mycket väl och är idag i huvudsak baserat på affärsmässiga relationer mellan båtklubbar och båtägare på den ena sidan och kommunrepresentanter på den andra.

När det gäller den övergripande statliga verksamheten finns ett formaliserat samarbete mellan Sjöfartsverket och båtorganisationerna på flera områden. De instanser där båtorganisationerna deltar i systematiskt samarbete är följande:

- a) Båtlivsnämnden
- b) Marintestinstansen vid Sjöfartsverket för certifiering enligt EU:s fritidsbåtsdirektiv.
- c) Nämnden för båtlivsutbildning
- d) Sjökarterådet
- e) Sjösäkerhetsrådet (ingår numera i Sjöfartsverkets organisation)

När det gäller *Sjökarterådet* grundades detta 1987 som en informell samarbetsorganisation mellan Sjökarteverksamhetens olika intressenter. Rådet skall sammanträda två gånger per år och överlägga om gemensamma frågor. Fritidsbåtsidan är en av många organisationer som deltar i sammankomsterna och verksamheten bedöms fungera bäst om den behålls med nuvarande uppläggnig.

Båtlivsnämnden, Marintestorganisationen, Nämnden för båt-livsutbildning och Sjösäkerhetsrådet är alla organisationer med direkt koppling till fritidsbåtsverksamheten.

Båtlivsnämnden är en övergripande organisation för information och erfarenhetsutbyte mellan Sjöfartsverket och Sjösportens Samarbetsdelegation (SBU, SSF och SXX).

Marintestorganisationen för certifiering enligt EU:s fritidsbåts-direktiv är en nystartad organisation inom ramen för Sjöfartsverkets organisation (Tekniska avdelningen). Organisationen är en fristående resultatenheter som styrs av en styrelse med ingående representanter för båtbranschen och båtorganisationerna. Verksamheten finansieras via avgifter. Den direkta marknadskontrollen står Sjöfartsverket som myndighet för. Sjöfartsverket svarar således för säkerhetskontroller i förhållande till EU.

Nämnden för båtlivsutbildning är en ideell förening (stiftelse) med uppgift att fastställa förutsättningar och kunskaper för erhållande av förarintyg och kustskepparintyg. Man bestämmer avgifter för proven, för register över utfärdade intyg samt arbetar med information till studieförbunden om båtlivet.

Nämndens medlemmar är Svenska Båtunionen, Svenska Seglarförbundet, Svenska Kryssarklubben och Sjöfartsverket. Nämnden sköts av en styrelse som även sköter den löpande förvaltningen inklusive inkomna medel.

Sjösäkerhetsrådet var tidigare en fristående organisation för genomgång och analys av sjösäkerhetsinformation och aktuella sjösäkerhetsfrågor. Numera ingår administrationen av Sjösäkerhetsrådet som en del i Sjöfartsverkets uppgifter. Någon utförlig instruktion om dess verksamhet har dock ej ännu fastställts. I verksamheten deltar Sjöfartsverket, Kustbevakningen, rikspolisstyrelsen, Sjöräddningssällskapet, Båtbranchens Riksförbund, representanter från försäkringsbolagen samt båtorganisationerna.

Det finns sålunda ett flertal instanser mellan företrädare för staten (främst Sjöfartsverket) och representanter från båtorganisationerna samt branschintressenter som gemensamt arbetar med den verksamhet som är direkt riktad mot fritidsbåtssektorn. Både

Marintest och Nämnden för båtlivsutbildning har dessutom en för stat och båtlivsintressenter gemensam styrning av avgifter och ekonomiförvaltning av sin verksamhet. Marintestfunktionen är knuten till en obligatorisk lagstadgad verksamhet enligt EU:s fritidsbåtsdirektiv. Kontakter med SWEDAC och Näringsdepartementet visar att man vill behålla denna speciella verksamhet separat utan hopkoppling med övriga fritidsbåtsaktiviteter.

Vid en utökad avgiftsfinansiering av resurser och tjänster för fritidsbåtsverksamheten är det rimligt att företrädarna för fritidsbåtsägarna också får möjlighet att påverka både omfattningen av samhällets service och dess inriktning. Till samma uppfattning kom också 1974 års utredning.

Det ligger nära till hands att tänka sig en lösning där registrering och avgiftshantering sker i samarbete mellan staten, (Sjöfartsverket) och båtorganisationerna. När det gäller att göra detta i form av en stiftelse eller ideell förening visar det sig dock, som framgår av punkt 8.2, att det enligt riksrevisionsverket ej är lämpligt att förena en obligatorisk statlig avgift med en icke statlig beslutande eller utförande instans. Slutledningen blir att Sjöfartsverket bör stå för både förändret av det statliga registret och för fastställande och administration av avgifterna.

Jag bedömer det dock angeläget att båtorganisationerna får insyn i, och en aktiv möjlighet att påverka, både registerhanteringen och den avgiftsbelagda verksamheten. Detta kan åstadkommas genom utnyttjande av de existerande samarbetsorganen Båtlivsnämnden och Sjösäkerhetsrådet som eventuellt kan slås samman. Vid behandling av miljöfrågor bör en representant från naturvårdsverket adjungeras till samarbetsorganet. På motsvarande sätt måste om Båtlivsnämnden och Sjösäkerhetsrådet slås ihop representanter från kustbevakningen, polisen och sjöräddningssällskapet adjungeras vid behandling av sjösäkerhetsfrågor. Samarbetet bör principiellt ha följande innehåll:

- a) En regelbunden dialog om verksamhetsmålen och omfattningen både i verksamhetsrelaterade och ekonomiska termer bör finnas.
- b) En fortlöpande resultatuppföljning såväl målrelaterad som ekonomiskt bör finnas. Detta innebär att registerhanteringen och den avgiftsbelagda verksamheten måste vara egna resultatområden med löpande verksamhets- och ekonomiuppföljning.

För att säkerställa båtorganisationernas medverkan och insyn bör samarbetet specificeras och rutinsättas antingen i Sjöfartsverkets instruktion eller i verkets arbetsordning.

9 Övriga frågor

Enligt direktiven skall utredaren förutom den primära frågan om fritidsbåtstrafikens kostnadsansvar med mera, även redovisa regionalpolitiska konsekvenser (dir 1992:50), pröva offentliga åtaganden (dir 1994:23) och redovisa jämställdhetspolitiska konsekvenser (1994:124).

När det gäller jämställdhetspolitiska konsekvenser kan jag ej finna att förslagen från utredningen har några effekter från jämställdhetssynpunkt. Det framstår därför inte som meningsfullt att försöka göra en analys eller redovisning av sådana effekter.

Vad beträffar offentliga åtaganden kommer utan tvekan upp-
rättandet av ett statligt register och införande av obligatoriska båtavgifter kräva en personalresurs på 2-3 personår och en total kostnad för registrering m m på 6-10 miljoner kronor. Som framgått av redovisningen har det dock ej bedömts möjligt att etablera den obligatoriska registreringen och avgiftsdebiteringen vid sidan om den offentliga förvaltningen. Kostnaden för registrering och avgiftshantering måste därför vägas mot nyttan av verksamheten och de genererade intäkterna.

Angående regionalpolitiska konsekvenser är det svårare att ge ett entydigt besked. Det är dock klart att en ökad aktivitet när det gäller åtgärder riktade mot fritidsbåtar kommer att beröra kommunerna längs den svenska kusten och vid de större insjöarna.

En successiv uppbyggnad av anläggningar för rengöring av båtbottnar samt mottagningsstationer för toalettavfall kommer, förutom att de ger en bättre miljö, också kunna bidra till ekonomin och sysselsättningen i de berörda kommunerna.

BILAGA 1**Kommittédirektiv****Fritidsbåtstrafikens kostnadsansvar m.m.****Dir.
1995:131**

Beslut vid regeringssammanträde den 26 oktober 1995

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare skall närmare belysa vilka kostnader fritidsbåtstrafiken orsakar samhället samt överväga hur dessa kostnader skall betalas.

Utredaren skall vidare överväga om de fördelar som ett fritidsbåtsregister innebär från sjösäkerhets- och ordnings-synpunkt motiverar att ett statligt fritidsbåtsregister återinförs. Utredaren bör bl.a. utgå från det tillkännagivande som riksdagen har gjort om ett statligt fritidsbåtsregister (bet. 1994/95:TU12, rskr. 1994/95:232).

I sammanhanget bör utredaren även beakta det tillkännagivande som riksdagen har gjort om båtskatt. Vidare bör utredaren i sina samlade överväganden även behandla de fördelar som ett statligt fritidsbåtsregister har ur miljösynpunkt samt belysa frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar.

Bakgrund

I juni 1987 antog riksdagen en lag om fritidsbåtsregister som trädde i kraft den 1 januari 1988 (prop. 1986/87:121, bet. 1986/87:KrU22, rskr. 1986/87:347). Lagen innebar en registreringsplikt för båtar med en längd över 5 meter eller med viss minsta motorstyrka. Ändamålet med registret var enligt lagens 2 § att ge underlag för kontroll av ordning och säker-

het till sjöss och planering av trafiken med fritidsbåtar. Registret var också avsett att användas som underlag för planering avseende turism, friluftsliv och naturvård samt för utredningar rörande skatter, tullar och indrivning. Registeravgiften, som skulle täcka kostnaden för att föra registret, var 30 kronor per år.

I december 1992 upphävde riksdagen lagen om fritidsbåtsregister (prop. 1992/93:102, bet. 1992/93:TU10, rskr. 1992/93:108). I betänkandet framhöll trafikutskottet att det inte såg något oavvisligt behov att ordna en obligatorisk registrering av fritidsbåtar i offentlig regi. I sammanhanget erinrades om att båtorganisationerna hade framhållit att en sådan registrering kunde åstadkommas på frivillig väg. Det var också tänkbart, framhölls det i betänkandet, att något organ med anknytning till försäkringsbranschen kunde svara för ett register.

Sedan det statliga fritidsbåtsregistret avvecklades har Svenska Stöldskyddsföreningen, i samarbete med försäkringsbolagen, tagit initiativ till att driva ett frivilligt fritidsbåtsregister. Registret omfattar i dag ca 160 000 båtar, vilket kan jämföras med det statliga fritidsbåtsregistret som innefattade ca 280 000 fritidsbåtar när det avvecklades. Registreringen är kostnadsfri för båtägare med försäkring och för övriga kostar den 30 kronor per år.

Riksdagen har uttalat att ett fritidsbåtsregister innebär stora fördelar främst från sjösäkerhets- och ordningssynpunkt (bet. 1994/95:TU12, rskr. 1994/95:232). I trafikutskottets betänkande 1994/95:TU12 anfördes bl.a. följande.

”Trafikutskottet anser – från de synpunkter det har att företräda – att ett fritidsbåtsregister innebär stora fördelar främst från sjösäkerhets- och ordningssynpunkt. Dessa fördelar kan tillvaratas inom ramen för ett frivilligt register – under förutsättning att ett sådant register når samma anslutning som ett statligt, enligt lagregler därom. För närvarande synes alltför många av de båtar som var införda i det statliga registret stå utanför det privata. Utskottet kan vidare konstatera att fritidsbåttrafiken är förenad med kostnader, främst för

sjöräddning, till vars bestridande riksdagen årligen anvisar medel.

Mot den angivna bakgrunden anser utskottet att regeringen bör överväga om de fördelar som ett fritidsbåtsregister innebär från sjösäkerhets- och ordningssynpunkt motiverar att det statliga fritidsbåtsregistret återinförs. I det sammanhanget bör regeringen även överväga hur samhällets kostnader för fritidsbåtstrafiken skall betalas. Självfallet bör regeringen vid sina överväganden beakta riksdagens beslut med anledning av motionsyrkanden om en båtskatt och om en obligatorisk ansvarsförsäkring för bl.a. ägare av fritidsbåtar.”

Enligt riksdagens mening bör regeringen i samband med de överväganden som skall göras beträffande ett fritidsbåtsregister också pröva frågan om en båtskatt (bet. 1994/95:SkU28, rskr. 1994/95:).

Frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring har behandlats i riksdagen vid ett flertal tillfällen. Därvid har det framhållits att det är i hög grad angeläget att den som skadas vid en sjöolycka kan få en fullgod ersättning och att tillfredsställande ersättningsmöjligheter kan garanteras med någorlunda säkerhet endast om en ansvarsförsäkring är obligatorisk (se t.ex. bet. 1986/87:LU6y, jfr. även bet. 1985/86:LU26, bet. 1986/87:KrU22, bet. 1987/88:LU23, bet. 1988/89:LU21, bet. 1989/90:LU15 och bet. 1992/93:LU39).

Det svenska fritidsbåtslivet är omfattande och sommartid svarar fritidsbåtar för relativt stora utsläpp av främst kolväten och kolmonoxid både till luft och vatten. För närvarande finns inte några regler i Sverige för avgaser och buller från fritidsbåtar. Ett arbete pågår sedan en tid för att minska fritidsbåtssektorns negativa miljöpåverkan. Ett gemensamt förslag vad beträffar avgas- och bullerkrav för nya motorer för mindre båtar har nyligen presenterats av Kommunikationsdepartementet och Miljödepartementet. Förslaget är för närvarande på remiss.

Uppdraget

En särskild utredare skall närmare belysa vilka kostnader fritidsbåtstrafiken orsakar samhället samt överväga hur dessa kostnader skall betalas.

Utredaren skall vidare överväga om de fördelar som ett fritidsbåtsregister innebär från sjösäkerhets- och ordnings-synpunkt motiverar att det statliga fritidsbåtsregistret åter-införs. Utredaren bör bl.a. utgå från det tillkännagivande som riksdagen har gjort om ett statligt fritidsbåtsregister (bet. 1994/95:TU12, rskr. 1994/95:232).

I sammanhanget bör utredaren även beakta det tillkännagivande som riksdagen har gjort om båtskatt. Vidare bör utredaren i sina samlade överväganden även behandla de fördelar som ett statligt fritidsbåtsregister har ur miljösynpunkt exempelvis vid införande och uppföljning av miljökrav på fritidsbåtsmotorer eller fritidsbåtar.

Utredaren skall också belysa frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar. Utredaren bör klarlägga om förhållandena är sådana att en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar behövs för att garantera att den skadelidande får en fullgod ersättning. Om utredaren finner att så är fallet, bör utredaren föreslå nödvändiga åtgärder.

Såväl företags- som samhällsekonomiska aspekter av lämnade förslag skall redovisas. Detta gäller såväl de samhällsekonomiska effekterna i stort som effekterna för myndigheter samt fritidsbåtssektorn.

Övrigt

Uppdraget skall redovisas senast den 15 oktober 1996. För arbetet gäller regeringens direktiv till kommittéer och särskilda utredare om att pröva offentliga åtaganden (dir. 1994:23), om att redovisa regionalpolitiska konsekvenser (dir. 1992:50)

samt om att redovisa jämställdhetspolitiska konsekvenser (dir. 1994:124).

(Kommunikationsdepartementet)

BILAGA 2**Fritidsbåtsverksamhet och därmed förbunden verksamhet inom Sotenäs, Tanums, Österåkers och Luleå kommuner**

För att få en bakgrund till fritidsbåtsaktiviteternas koppling till den kommunala verksamheten kontaktades rubricerade kommuner som dels lämnat muntlig redovisning dels överlämnat bifogat underlag.

Vid besök hos Kommunförbundet har också den i huvudsak samstämmiga informationen från de berörda kommunerna bekräftats som representativ för fritidsbåtsberörda kustkommuner.

När det gäller den kompletterande muntliga informationen gäller denna i första hand Sotenäs och Tanums kommuner enligt följande.

Sotenäs kommun

Det finns 3.800 fasta platser för fritidsbåtar i kommunens regi. De flesta båtuppläggningsplatserna är i kommunal regi. Hamnverksamheten i kommunen hade en total omsättning 1995 på 4,2 miljoner kronor. 1 miljon kronor av skattemedel har gått till finansiering av hamnverksamheten. Fritidsbåtssidan finansieras dock med avgifter. Av kommunens 9.900 innevånare är ca 250 sysselsatta inom turistverksamheten.

Fritidsverksamheten i kommunen omsätter ca 200 miljoner kronor per år. Under 1995 hade kommunen registrerat 15.000 gästhamnsnätter i totalt 8 gästhamnar.

Tanums kommun

Ca 50% av husen i kommunen är fritidshus. Totalt finns ca 4.500 fritidshus där de flesta husägarna också har båt. Det finns ca 1600 kommunala båtplatser och totalt 5000 - 6000 fritidsbåtar i kommunen. Tanums kommun har 12.400 innevånare där 1989 350 var sysselsatta inom turistverksamhet. Turistverksamhetens omsättning var ca 200 miljoner kronor. Det finns 5 större och 10 mindre gästhamnar i kommunen med 14.063 gästhamnsnätter 1995. Man räknar med minst lika många gästnätter i naturhamnar. Finansieringen av turistbåtshamnar sker genom avgifter.

Man redovisade vissa problem med avfallsutsläpp i gästhamnar och populära naturhamnar.

Utdrag från Sotenäs kommun för 1995

6. Hamnverksamhet

Med hamnverksamhet avses förvaltning av kommunens hamnområden:

- småbåtshamnar
- gästbåtshamnar
- industrihamnar

Begreppet hamnområde innefattar:

- hamnens vattenområde
- bryggor och y-bommar
- kajer
- kajplaner

6.1 Verksamhetens omfattning

Småbåtshamnar, gästbåtshamnar

Antal bryggor, bryggglängder och y-bommar inom kommunens småbåtshamnar och gästbåtshamnar framgår av nedanstående tabell:

Hamn	Fasta bryggor		Pontonbryggor		Y-bommar			
	Antal	Längdmeter	Antal	Längdmeter	4,5 m	6 m	8 m	10 m
Väjern	3	125	3	247	47	45	33	2
Hasselösund	2	150	4	290	-	-	23	1
Smögen	10	605	3	140	-	-	-	-
Kungshamn	6	273	7	226	52	22	22	-
Tången	5	403	4	257	10	6	18	-
Hovenäset	5	193	1	63	8	12	10	-
Malmö	5	472	3	144	30	33	32	-
Bovallstrand	3	107	3	255	6	6	14	-
Ulebergshamn	2	35	3	182	2	20	15	4
Hunnebostrand	7	606	12	972	82	157	211	5
Summa:	48	2969	43	2776	237	301	378	12

Sammanlagt antal bryggmeter samt antal y-bommar inom kommunens småbåts- och gästbåtshamnar är således:

Längdmeter bryggor	5745 m
Antal y-bommar	928 st

Antalet båtplatser inom småbåtshamnar och gästbåtshamnar är följande:

Hamn	<u>Fasta platser vid</u>		<u>Båtplatser,</u>	
	Ponton	Bryggor	Gästbåtsplatser	Egen brygga
Väjern	139	60	50	25
Hasselösund	126	59	200	18
Smögen	72	238	300	268
Kungshamn	180	130	150	35
Tången	203	163	-	264
Hovenäset	56	85	25	59
Malmö	118	155	50	108
Bovallstrand	158	47	30	23
Ulebergshamn	113	23	-	15
Hunnebostrand	638	206	200	30
Summa:	1803	1166	1005	845

Sammanlagt antal båtplatser är således:

Fasta platser vid ponton/brygga	2969 st
Antal gästbåtsplatser	1005 st
Antal båtplatser med egen brygga	<u>845 st</u>
	4819 st

Antal gästnätter år 1995 har varit:

	<u>Antal gästnätter</u>	<u>Antal gästnätter per gästbåtplats</u>
Bovallstrand	568	18,9
Hunnebostrand	4980	24,9
Väjern	152	3,0
Hasselösund	1195	6,0
Smögen	5764	19,2
Kungshamn	1422	9,5
Hovenäset	181	7,2
Malmö	<u>1184</u>	<u>23,7</u>
Summa:	15446	15,4

Industrihamnar, fiskehamnar

Hamn	Betong- och stenkajer		Träbryggor	
	Antal	Längd	Antal	Längd
Bovallstrand	1	70	-	-
Ulebergshamn	1	8	-	-
Hunnebostrand	2	110	2	100
Väjern	-	-	2	56
Hasselösund	1	155	-	-
Smögen	2 ⁽¹⁾	475	3	375
Smögen				
vågbrytare	1	60	-	-
Kungshamn	3 ⁽²⁾	880	1	30
Tången	1	210	1	120
Hovenäset	1	25	1	52
Malmö	2	220	-	-
Summa:	15	2213	10	733

¹⁾ Nya hamnens hamnbassäng, fiskhallskajen

²⁾ Hela Guleskär, Virehuskajen och inre hamnbassäng

Över kommunens fiske-/industrihamnar landas sill från vadfiske, vanligen 6 båtar i Kungshamn, sammanlagt

3860 ton

Över Guleskärshamnen har 42 st angörningar skett, varvid följande varor lastas över kaj:

Oljor	7998 ton
Sten	17715 ton
Fiskprodukter	<u>1497 ton</u>
	27210 ton

6.3 Verksamhetens kostnader och intäkter

Verksamhetens kostnader och intäkter framgår av följande tabell

Kostnader tkr

	Personal- kostnad	Material	Tjänster	Kapitaltjänst, intern förv.ers	Summa kostnader	Intäkte
Ospec. Hamn- verksamhet 141	690,1	125,7	131,2	3051,3	3998,3	0
Småbåtshamnar 142	52,7	69,9	176,9	-	299,5	2376,2
Gästhamnar 143	194,8	56,7	90,1	0,2	341,8	1077,7
Industrihamnar 144		27,3	63,5		90,8	765,3
Summa:	937,6	279,6	461,7	3051,5	4730,4	4219,2

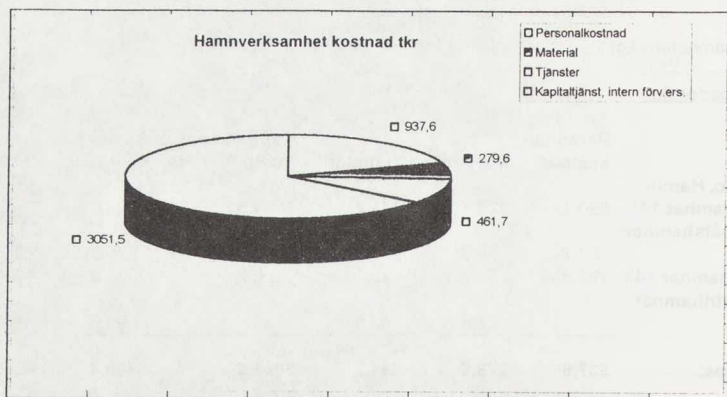
Kostnader för ospec. hamnverksamhet, särskilt kapitaltjänst, bör specificeras så långt möjligt på de olika hamnverksamheterna för att analysera "lönsamheten" för respektive verksamhet. Dett kommer att ske under år 1996.

6.3 Ekonomi - bokslut

1995 års budget belastades med ett underskott om 500,000:- från år 1994. Vid 1995 års slut kvarstår av ingående underskott 500,000:- ett utgående underskott om 375,600:- som får överföras till 1996.

Fördelade kostnader GS-personal för renhållning i hamnar utgör 96,000:- mot budgeterade 50,000:-.

Bilaga 6



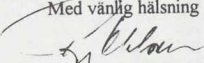
TANUMS
KOMMUNFritids- och skärgårdsnämnden
Roy OhlsonDatum
1996-08-06

Vår referens

Torkel W. Sölve
Box 949
461 29 Trollhättan

Översänder kompletterande handlingar om gästhamnsverksamheten i Tanums Kommun. Översänt matriel avser 1995 års verksamhet. Är det mer Du behöver var vänlig hör av Dig. Jag har semester v 35 - 37.

Med vänlig hälsning


Roy Ohlson
Fritids- och skärgårdschef

Intäkter

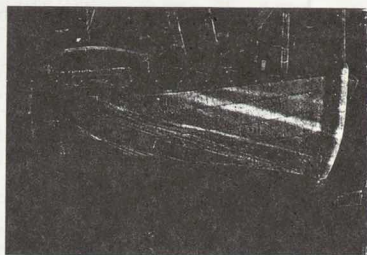
Fritidsbåtsintäkter avseende gästhamnar									
			1995						
Gästhamnsavgifter			887 244						
Elavgifter			16 000						
Dusch/VA-avgifter			104 000						
			1 007 244						
Hamn	Antal gästande båtar								
	1995	1994	%						
Grebbestad	5165	4620	11,8						
Kalvö	240	311	-22,8						
Havstenssur	190	200	-5,0						
Sannäs	85	109	-22,0						
Hamburgsur	1731	1377	25,7						
Fjällbacka	5294	4999	5,9						
Resö	1177	1046	12,5						
Långsjö	120	100	20,0						
Gerlesborg	39	38	2,6						
Edsvik	22	31	-29,0						
Kämpersvik	0	0	0,0						
Totalt	14063	12831	9,6						
Gästhamnsverksamheten har under de senaste åren förändrats kraftigt. Från att bara ha varit en ankoringsplats har dessa blivit anläggningar med toaletter, duschar tvättmaskiner, sopmottagning m.m. En ständig utbyggnad är tvungen då båtarna idag utrustas med mycken elektronik och elutrustning. El och vattenuttag byggs ut i den takt vi förmår. Nya kommande investeringar för gästhamnsverksamheten blir med all säkerhet mottagningsstationer för båttoaletterna samt båttvätt motsvarande biltvätten.									
Tanums kommun har sedan 1980-talet besök av 12 -16 000 övernattningar i båtar. Dessa betalar en hamnavgift medan dagsbesökare ej betalar något, men ändå har tillgång till all service.									
All denna verksamhet är fullt jämförbar med campingverksamheten. Vi upplåter plats till det rörliga båtlivet och tillhandahåller samma service som camping. Med detta vill vi påtala orättvisan med statens bedömning av rörligt friluftsliv på land resp. till sjöss. Campingen behöver endast ta ut 12% mervärdesskatt medan båtcampingen skall erlagga full mervärdesskatt 25%.									

Kostnader

Fritidsbåtskostnader avseende gästhamnar							
Personal		241 708					
Vaktmästare		71 760					
Städmatr.		11 038					
Papper		24 050					
Sophantering		158 735					
Hyror anl.		30 300					
Renoveringar		84 820					
Nyetablering		110 000					
Förstörelse		19 085					
Kapitalkostnader		230 500					
Elavgifter		47 932					
VA-avgifter fasta		89 000					
VA-avgifter förbrukning		40 971					
		1 159 899					
Detta är samtliga kostnader och intäkter för gästhamnsverksamheten under 1995 Några slitage och administrationskostnader finns ej med.							

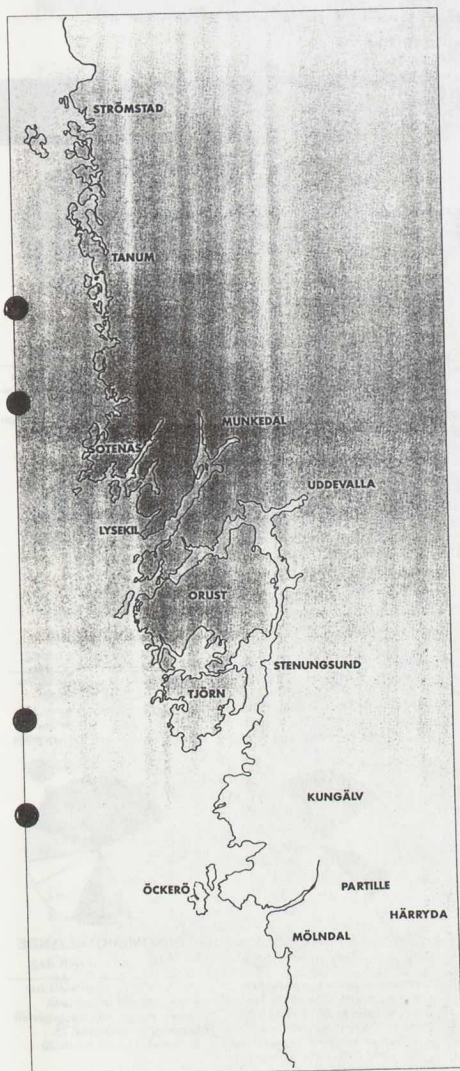
TURISWEN

FÖDKROK FÖR NÅGRA FÅ,
ELLER
MÖJLIGHETER FÖR ALLA?



 studie om turismens ekonomiska betydelse

TURISMEN - EN AV BOHUSLÄNS STÖRSTA ARBETSGIVARE.



För ett halvt sekel sedan fanns den nästan inte, semesterresan. Åtminstone inte för vanliga människor.

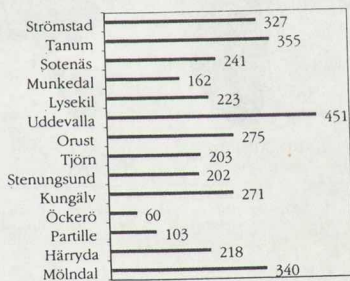
Idag är den ett måste för de flesta svenskar, och definitionen av en turist är "en person som tillfälligt lämnar sin hemort i minst 24 timmar och i samband med detta gör minst en övernattnings". Första dan på industrisemestern får hela Sverige en aning slagsida åt Västerhavet till, när hundratusentals semesterfirare till lands och sjöss söker sig till Bohuslän. Det är klart att det får effekter på vardagslivet för den bofasta befolkningen.

Ända sedan det första gruffet i den första kön i handelsboden, ända sedan den första knuffen på den första fullsatta skärgårdsbåten har diskussionen man och man emellan handlat om detta: Vad har vi egentligen för att vi delar med oss, makar på oss och är gästvänliga?

Sommaren 1988 genomförde BOSAM och BohusTurist en undersökning av hur mycket pengar turisterna spenderade under den tid de gästade 14 kommuner i Göteborgs och Bohus län exklusive Göteborg. Det visade sig att 3 miljoner besökare tillsammans gjorde av med 2 miljarder kr vilket motsvarar 3 438 årsverken.

I de sex nordligaste kommunerna var antalet årsverken till följd av turismen 1 701 - en fördubbling sedan 1982. I praktiken är det naturligtvis många fler jobb, deltids- eller säsongsanställningar.

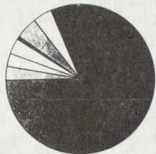
Antal årsverken av turismen



100
BÅTTURISTER
GER LIKA MYCKET
INKOMST SOM
100
LÅDOR
INDUSTRIFISK

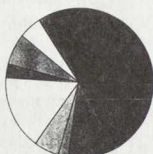
SÅ SPENDERAR TURISTERNA SINA PENGAR:

Alla siffror är statistiskt beräknade medelvärden per person och dygn.



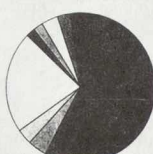
HOTELL / PENSIONAT
471:-/person och dygn

Hotellgästen lägger drygt halva dygnskassan på boendet, 240:-. Näst kostar restaurangnotan mest, 110:-. Hotellgästen lägger mest pengar av alla kategorier på aktiviteter, 22:-/dag.



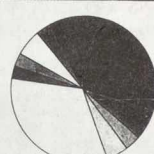
CAMPINGSTUGA
256:-/person och dygn

Den största utgiftsposten för den här turist är själva boendet - 106:-/dygn. Därnäst kommer livsmedel, som han/hon handlar för 41:-/dag.



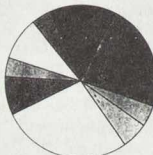
STUGBY
256:-/person och dygn

Att bo i stugby är det näst dyraste boendet, 140:-/dygn. Livsmedel kostar 56:- men för övrigt lever stugbygästen billigt, ingen annan utgiftspost går över 10:-/dag.



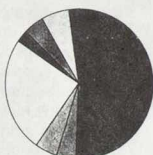
HYRT FRITIDSHUS
226:-/person och dygn

Den som hyr sitt fritidshus lever dyrare än ägaren till det. Dels kostar boendet 66:-/dygn. Men dessutom lägger man mest pengar av alla kategorier på matinköp, hela 75:- om dagen.



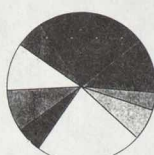
BÅTHAMN
220:-/person och dygn

Båtturisten lägger mest pengar på att handla mat, 60:-, och gå på restaurang, 50:-. Han/hon handlar också på systembolaget för 18:-/dag.



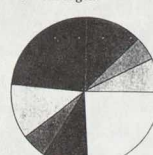
UTHYRINGSSTUGA
217:-/person och dygn

Stugan kostar 86:- om dygnet per person. Den näst största kostnaden är hushållet - en sommargäst i uthyrningsstuga spenderar 54:- om dagen i livsmedelsbutiken.



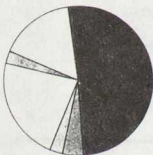
HUSVAGN / TÄLT
172:-/person och dygn

Camparen betalar bara 24:-/dygn för sitt boende, men spenderar 39:- om dagen i livsmedelsbutiken. Bensin, 18:-, och restaurang, 21:-, är andra stora poster i budgeten.



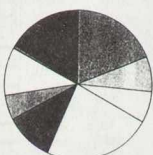
ENDAGSBESÖK
159:-/person och dag

Endagsbesökarens största utgiftspost är livsmedel, 38:-. Restauranger, 20:-, bensinstationer, 19:- och systembolag, 16:-, är andra som gynnas av den här kategorin.



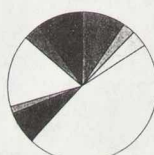
VANDRARHEM
138:-/person och dygn

Den som bor på vandrarhem betalar 48:-/dag för boendet, handlar mat för 31:- och bensin för 23:- om dagen.



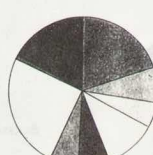
SLÄKT / VÄNNER
133:-/person och dygn

Hos släktingar bor man gratis och kan istället kosta på sig restaurangbesök, 25:-, och en flaska vin, 14:-, plus att man förstås bidrar till hushållet, 31:-/person och dygn.



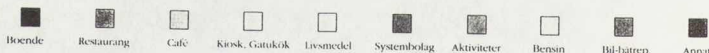
EGET FRITIDSHUS
127:-/person och dygn

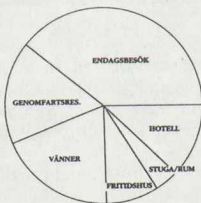
Fritidshusägaren lever näst billigast av alla på semester. Men han betyder ändå 58:-/dag för ortens livsmedelshandel och 20:- för bensinstationer. Reparationer och underhåll är inte medräknat i undersökningen.



GENOMFARTSRESANDE
116:-/person och dag

Den som är på genomresa har inte tillfälle att spendera så mycket pengar. Det mesta går till bensin, 29:-, restaurang, 23:-, livsmedel, 13:- och annat, 20:-.

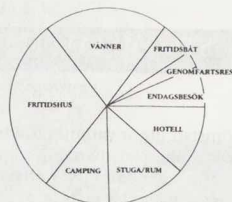




LYSEKIL 123 milj. kr

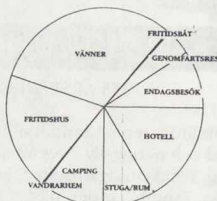
223 ÅRSVERKEN

Fritidshusägarna dominerar turismen i Lysekil med 280 000 övernattningar och en omsättning på drygt 35 milj. kr. På andra plats med 25 milj. kr kommer vänbesöken. Till Lysekil kommer bara hälften så många turister i fritidsbåtar som till Tanum, och antalet campare är också förvånansvärt litet med hänsyn till Lysekils dragningskraft.

**UDDEVALLA 253 milj. kr**

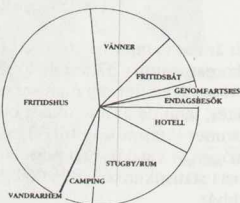
451 ÅRSVERKEN

Sedan undersökningen genomfördes har antalet hotellbäddar i kommunen ökat kraftigt. Men sommaren 1988 utgjordes den största enskilda gruppen övernattande turister av vänner och bekanta som spenderade hela 78 milj. kr. Fritidshusfolket står för den näst största inkomsten med ca 48 milj. kr. Uddevalla har den högsta totala turistomsättningen av alla kommunerna, men omsätter bara 5 500:- per kommuninvånare (jfr Tanum 17 400:-).

**ORUST 155 milj. kr**

275 ÅRSVERKEN

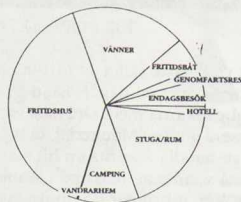
På Orust är det fritidshusfolket som tillför mest pengar, drygt 64 milj. kr. Öns långa kuststräcka och många populära hamnar avspeglas i att antalet övernattningar i båt är många fler än antalet campingnätter. Orust har en turistomsättning per kommuninvånare på 11 800:-, vilket betyder fjärde plats på topplistan.

**TJÖRN 116 milj. kr**

203 ÅRSVERKEN

Tjörns största turistinkomster kommer från fritidshusägare, gästande släkt och vänner, stuggäster och campare. Sommargästernas pengar går till största delen åt till livsmedel och shopping.

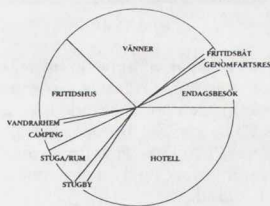
Tjörn liksom Orust ligger bra till på topplistan över turistomsättning per invånare, 9 000:-.



STENUNGSUND 109 milj. kr

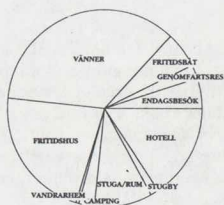
202 ÅRSVERKEN

Räknat i pengar är det hotellgästerna som är den största inkomstkällan av turism i Stenungsund med 37,5 milj. kr, trots att de står för knappt 80 000 gästnätter. Räknat i antalet gästnätter är det släkt- och vänbesöken som dominerar. Ca 223 000 övernattningar gjordes av vänner som samtidigt spenderade nästan 30 milj. kr.

**KUNGÄLV 154 milj. kr**

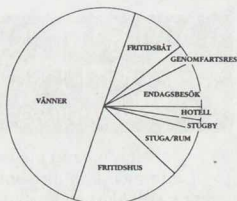
271 ÅRSVERKEN

Även den som reser till Kungälv har ofta en vän att övernatta hos. Drygt 400 000 övernattningar gjordes sommaren 1988 på så vis, och gästerna handlade, åt och roade sig för drygt 54 milj. kr. De som bor i fritidshus på semester i Kungälv bidrog med 33,6 milj. kr i kassan för bl a handel och restauranger.

**ÖCKERÖ 35 milj. kr**

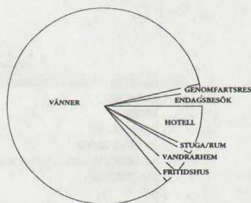
60 ÅRSVERKEN

Hälften av Öckerös turistinkomster kommer från gästande släkt och vänner. Fritidshusägarna gör av med 6 milj. kr under sin vistelse på ön, och de som kommer i båt spenderar hälften så mycket, ca 3 milj. kr. Delat med antalet invånare på Öckerö blir turistomsättningen 3 400:- per person, vilket är den näst lägsta summan av alla kommunerna i undersökningen.

**PARTILLE 61 milj. kr**

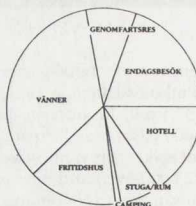
103 ÅRSVERKEN

50 milj. kr av Partilles turistomsättning kommer från besökande vänner. Den näst största summan, 4,4 milj. kr kommer från ca 9 300 hotellövernattningar. Men om man istället för pengar jämför antalet gästnätter så är det betydligt fler besökare som övernattar på vandrarhem i Partille (15 400 gästnätter). Partille ligger sist på listan över turistomsättning per invånare med sina 2 000:-.

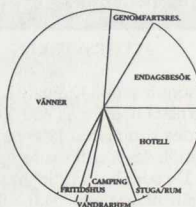


HÄRRYDA 127 milj. kr**218 ÅRSVERKEN**

Härrydas turistomsättning är ungefär lika stor som Lysekils. Men i Härryda är det vänbesöken som står för den dominerande inkomstkällan med 43 milj. kr, följt av endagsbesökarna som spenderar 25 milj. kr. Hotellgästerna är en annan stor grupp, med en omsättning på knappt 20 milj. kr.

**MÖLNDAL 197 milj. kr****340 ÅRSVERKEN**

Genomsnittsturisten i Mölndal bor hos vänner och lägger sina pengar på shopping och restaurangbesök. Antalet genomfartsresande och endagsbesökare är i själva verket många gånger fler än antalet övernattnings på hotell, vilket inte syns i diagrammet eftersom hotellgästerna spenderar så mycket mer pengar.



VAD ÄR SKILLNADERNA MELLAN KUST OCH INLAND, NORR OCH SÖDER ?

Siffrorna i diagrammen anger omsättning i miljoner kronor.

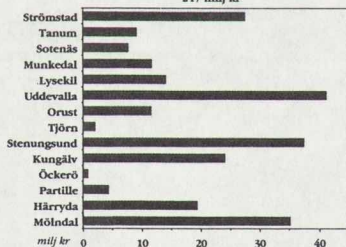
Finns det ett samband mellan geografiska förutsättningar och turistinkomster? Är det t ex självklart att kustkommunerna tjänar mest på båtutrust, medan inlands-

kommunerna ska satsa på campare?

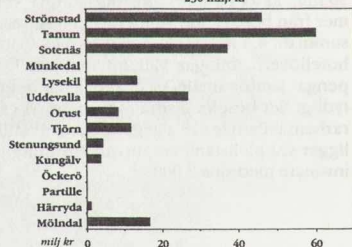
I de här diagrammen kan man jämföra hur de olika turistkategorierna är fördelade kommun för kommun.

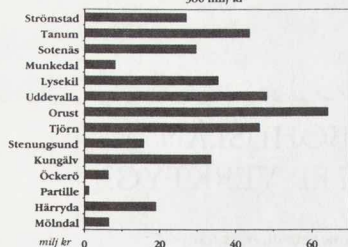
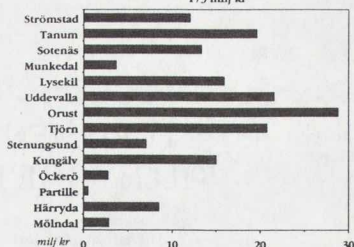
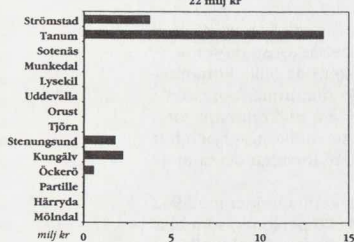
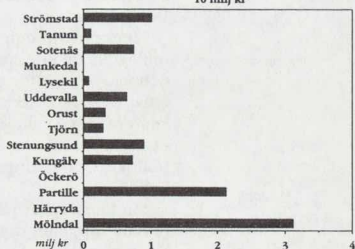
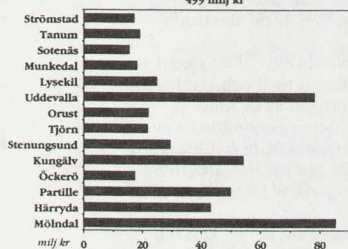
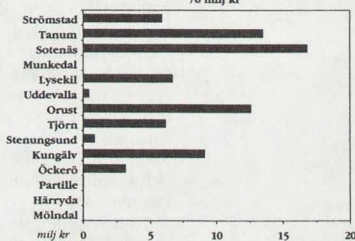
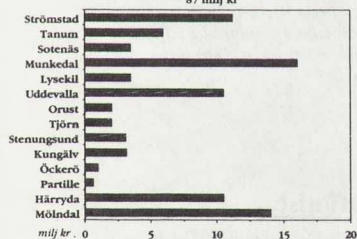
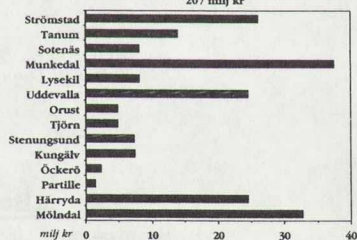
HOTELL

247 milj. kr

**CAMPING**

230 milj. kr



FRITIDSHUS
386 milj kr**STUGA/RUM**
173 milj kr**STUGBY**
22 milj kr**VANDRARHEM**
10 milj kr**SLÄKT/VÄNNER**
499 milj kr**FRITIDSBÅT**
76 milj kr**GENOMFARTSRESANDE**
87 milj kr**ENDAGSBESÖK**
207 milj kr

"TURISMEN I BOHUSLÄN" - TILLHYGGE ELLER VERKTYG?

Alla sifferuppgifter i denna broschyr är hämtade från undersökningen "Turismen i Bohuslän" som genomfördes sommaren 1988 på uppdrag av Bohusläns samarbetskommitté (BOSAM) och BohusTurist.

Undersökningen "Turismen i Bohuslän" är en unik källa till kunskap om hur turismen ser ut och vad den får för effekter i de olika kommunerna. Den intresserade kommunmedborgaren kan dra många slutsatser om sin kommuns förutsättningar att öka sina turistinkomster och hur politiker och näringsidkare förvaltar dessa möjligheter.

Studien bygger på direkta intervjuer med 962 resällskap, eller drygt 3 000 personer, som bl a har fått redogöra för sina utgifter det aktuella dygnet. Det gör att "glömskeeffekten" är minimal, man minns som regel vilka utgifter man haft så nära i tiden. Mer än 99% av de tillfrågade besvarade frågorna.

Intervjuplatserna är spridda över alla 14 kommunerna, de är välbesökta turistmål och utvalda för att ge en god representation av de olika turistkategorierna. Intervjuerna genomfördes av professionella marknadsundersökare från Burke Marketing Information AB. Statistisk bearbetning och sammanställning har gjorts av Magnusson & Partners AB.

Undersökningsmaterialet i sin helhet kan rekvireras från BohusTurist och BOSAM.

Tryckningen av denna broschyr har möjliggjorts av Regionalekonomiska enheten vid Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län. Den kan beställas från BohusTurist.

BohusTurist

Stora Nygatan 3 · Box 182 · 451 16 Uddevalla · Tel 0522-14055

"MEN SOMMARGÄSTERNA BETALAR JU INGEN KOMMUNALSKATT HOS OSS".

Turismens direkta och indirekta skatteeffekter är ett kapitel för sig. Det statliga skatteutjämningsbidraget till "kommuner med svagt skatteunderlag" komplicerar bilden, eftersom ökade turistintäkter medför minskade bidrag. På det sättet är turismen jämförbar med vilken annan industri som helst.

Kommun	Årsverken	Direkt omsättning (milj. kr)	Indirekt skatteeffekt (milj. kr)	Beräknad total ekonomisk effekt* (milj. kr)
Strömstad	327	179	107	286
Tanum	355	199	119	318
Sotenäs	241	133	79	212
Munkedal	162	96	57	153
Lysekil	223	123	73	196
Uddevalla	451	253	151	404
Orust	275	155	93	248
Tjörn	203	116	69	185
Stenungsund	202	109	65	174
Kungälv	271	154	92	246
Öckerö	60	35	21	56
Partille	103	61	39	100
Härryda	218	127	76	203
Mölnadal	340	197	118	315

* avser summan av direkt omsättning och indirekta skatteeffekter

UTAN TURISTERNA SKULLE ETT 50-TAL MINDRE LIVSMEDELSBUTIKER I NORRA BOHUSLÄN TVINGAS SLÅ IGEN.

Det är en gammal vanföreställning att turisterna bara förorsakar kommunerna kostnader och inga intäkter. I själva verket är det så att semesterkassan från besökande släkt och vänner, genomfartsresande, campare och båtturister skapar både arbetstillfällen och statliga och kommunala skatteintäkter.

Utan sommarens försäljningstopp skulle ett 50-tal mindre livsmedelsbutiker i norra Bohuslän bli olönsamma och tvingas stänga.

Trängseln till lands och till sjöss under sommarhalvåret bildar också underlag för en hel del samhällsservice som man annars skulle få klara sig utan. Turisterna i Bohuslän spenderar dessutom mer pengar per person än vad Sveriges Turistråd anger som medelvärde. En båtturist i Bohuslän gör t ex av med 220:-/dygn, jämfört med 110:- i övriga landet enligt Turistrådet.



LULEÅ KOMMUN
Fritid
Håkan Isaksson
Tel 0920 - 29 32 54

1996-08-19

Generaldirektör Torkel W Sölve
Kommunikationsdepartementet
Box 949

461 29 Trollhättan

Hej Torkel

Ber om ursäkt att det tagit lång tid med denna information.

Dina frågor inleds med antalet fritidsbåtar och antal platser i kommunen, här blir det fråga om en uppskattning eftersom vi från kommunens sida sålt ut samtliga fastlandsfritidsbåthamnar vi förvaltat.

Fram till 1993 förvaltade vi 15-talet hamnanläggningar med varierande standard antalet båtplatser 1 900.

Exempelvis för året 1990 var kommunens kostnaderna inkl kapitaltj. 2 803 000 kronor, intäkterna 1 302 000 kronor. Antalet båtplatser vid denna tidpunkt var då 1 300 st.

I dag har vi endast anläggningar i skärgården dvs på öar, där Sandön och Klubbvikens havsbad är den största av dem. Där finns en gästhamn med 70-talet platser.

Antalet fritidsbåtar: ca 7-8 000 st

Antalet båtplatser av oss kända
i 40-hamnar av varierande storlek. ca 3 500 st

Antalet gästplatser, av oss kända. ca 110 st

De kända platserna finns i 4 av de 40 talet kända hamnarna. Uppskattningsvis bör det finnas 1-2 gästplatser i de resterande 36 hamnarna. Dvs någonstans omkring 50-talet gästplatser till.

Kommunen har sedan mars 1996 inrättat ett särskilt programområde för skärgården benämnt "Luleå kommun skärgård" vilken har till uppgift att utveckla skärgården som

- rekreationsområde för kommuninnevanare, besöksnäring och turism.
- öka tillgängligheten och säkerheten för skärgårdsaktiviteter
- underhålla skärgårdsanläggningar och fritidsbåtarnas farleder
- tillvarata den bofasta befolkningens intressen och möjligheter för en levande skärgård
- skapa förutsättningar för näringslivsutveckling och marknadsaktiviteter i skärgården

- insatser göras för bevarande av skärgårdens egenart, naturvärden och landskapsbild.

I dag har vi 10-talet utflyksanläggningar i skärgården, vilka förvaltas av kommunen och dess nya programområde *Luleå kommun skärgård*. Dessutom svarar vi för utprickning av ett antal fritidsbåtsleder.

Sex personer arbetar i nuläget inom denna verksamhet. Motsvarande .

2 årsarbetare. Personalkostnader. 670 000:-

Driftkostnaderna 1996 inkl. kapital-tjänstkostn. för denna verksamhet uppgår till

1 900 000:-

På investeringssidan finns 1996/97

1 000 000:-

Beträffande finansieringen för den kommunala verksamheten sker denna via kommunens skatteintäkter.

Någon bidragsgivning med skattemedel till småbåtshamnsverksamhet i föreningsregi utgår ej.

Via Länsstyrelsen i Norrbottens län utgår sk bygdemedel till viss verksamhet inom skärgårdsområdet. För närvarande ca 400 000 kr/år.

Dessa pengar har tilldömts kommunen via den regleringsverksamhet som Vattenfall dömts utbetala via de vattendomar som hållit kring vattenregleringen av Luleälven.

Regleringsmedlen kan erhållas för vissa investeringsobjekt i Luleälven eller i skärgårdsområdet. Härvid kan såväl föreningslivet som kommunen göra framställan hos L:st om anslag från denna fond.

Vi har tagit fram ett antal investeringsobjekt för skärgårdssatsningar för de närmaste åren, ca 25 miljoner kronor. Objektet är redovisade som lämpliga objekt för bidragsframställningar om EU-stöd. Målområdena 2 och 5 b. Huruvida dessa kommer att realiseras eller ej kan jag i dag ej svara på, men eftersom objektet har passerat den projektledningsgrupp som är politiskt tillsatt och man där ej haft några invändningar, finns det i vart fall goda förhoppningar om att några av projekten kommer att bli aktuella.

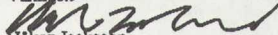
Min tolkning av beslutet om inrättande av det nya programområdet är att man från politiskt håll har en samsyn på behovet av kommunala satsningar i kommunens skärgårdsområde.

Under 1995/96 investeras ca 2,5 miljoner kronor som infrastruktursatsningar i skärgården.

Med anledning av kommunens satsningar de senaste åren har vi erhållit ett antal entreprenörer som bedriver turistsatsningar i skärgården, vilket tyder på att det finns ett uppdämt behov av att öppna skärgården för turism och rekreation.

Min personliga uppfattningen att det finns skäl för staten att stötta kommunernas infrastruktursatsningar i våra skärgårdar.

Vänligen


Håkan Isaksson



Näringslivssekr/lsh

1996-08-29

Generaldirektör Torkel W Sölve
Kommunikationsdepartementet**MED ANLEDNING AV UTREDNING ANGÅENDE FRITIDSBÅTAR**

Vi översänder härmed uppgifter enligt överenskommelse.

Antal gästhamnar/ platser

Enligt redovisad lista 214 gästplatser

Redovisade gästnätter i båtEndast några få har kunnat redovisa ett ungefärligt utnyttjande av gästplats/natt -
varför vi hänvisar till antalet gästplatser**Antal permanenta båtplatser**Enligt redovisad lista erbjuder
"-**sjö/land**15 varv sjöplatser ca 3.114 platser
14 varv vinterplatser ca 3.125 platser**Företag i direkt verksamhet**

22

antal/anställda70 anställda vintertid
87 anställda sommartid**Parkeringsplatser i anslutning till båtplats**

Finns ca 2.655 platser

Planerade investeringar inom 2 år/antal

Enligt lista 13 st

Erhållet bidrag

Enligt lista

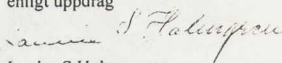
1 har fått aktivitets bidrag
1 har fått bidrag för 20 år sedan
1 har erhållit från länsstyrelsen**Företag som är beroende av fritidsbåtsverksamhet**

Enligt lista 66 företag med ca 133 anställda

Privata bryggföreningar i fritidsområden runt om i kommunen har vi ej haft
möjlighet att följa upp.Med vänlig hälsning
ÖSTERÅKERS KOMMUN

Lars Asplund

enligt uppdrag


Louise S Holmgren

1996-08-29

Anm	BÅTPLATSER	Sjö	Land	Gäst- hams- platser ca	Gäst- nätter/ år ca	Syssel- sätter pers ca	Bil- parke- ring	Invest. inom 2 år ca	Har du fått bidrag ca
	Björnhammarvarvet AB	200	280	---	---	7	200	Ja	Nej
	Dyviks Marina	300	500	10	75	8	350	Ja	Nej
	Nyckvarns Varv	140 (110 uthyrda)	110	?	8	2+(2)	110	Ja	Nej
	Ramsmora Båthamn	150	25	----	----	2(3)	100	Nej	Nej
¹	Svinninge Marina	6-700	600	40	100	3,5	600	Ja (3 milj)	Nej
	Säbyvikens Marina	310	250	5	35	1	310	Ja	Nej
	Trälhavets Båtklubb	512	700	10		2	550	?	Aktivitets bidrag
	AB Åkers Kanal	600	15	---	---	2	30	Ja	Nej
	ÖBV Bygg & Varv	100	150	---	10-15	4	100	Ja	Nej
	Östra Lagnö Båtbyggeri och varv	25-30	65		3	1	25- 30	Ja	Ja Länst
	Finhamn			40		4			
	Husarö			16					
	Ingmarsö			5					
²	Linanäs	30	---	16	?	4	25	Ja (Rasta- lina)	
	Klintsundet			15					
	Nässlingens Kursgård	----	----	40	420	12 /24 v s		Ja	Nej
	Siaröfortet	----	----	15	---	2		Ja	Ja
	Klaes Andersson, Åsätra	80	---	---	---	0,5	200	Ja	Nej
	Örsö Båtvarv	---	80	----	----	2	----	Nej	Nej
	Eklunds Båtvarv	5	100	2	20	2	--	Ja	Ja för 20 år sen
	Hummelmora Varv	1	200	---	---	3	---	Nej	Nej
	Yacht Service	6	50	----	----	8	50	Nej	Nej

ÖSTERÅKERS KOMMUN
Näringslivssekr/lsh

1996-08-27

1(4)

Företag	Anst	Verksamhet
Alsviks varv sjömans teknik	1	
BERGMAN, BROR VERNER	1	
BÅT & SPORT & FRITID	1	Båt, Sport & Fritid
Eklunds Båtvarv, Leif	1	Båtvarv
Ericsson, Ture Ragnar	1	Båtbyggare
GRANKOBBEN MARIN AB	1	
HN BÅTCHARTER AB	1	
JANNE NYSTEDT SEGEL & BÅT	1	Segel & Båt
Kandelhart Båt & Snickeri	1	Båt & Snickeri
KURT SJÖBERGS BÅTVARV HB	1	Båt- o motorreparationer.
Ljusterö Lax (Åkersberga Fiskodl HB)	1	Färsk o rökt lax. Levande laxfiskar.
LÖFDAHLS BÅT & SNICKERI	1	Service o rep av inombordsmotorer. Målningsarb, grundmurningar, byggnationer o reparationer.
Micke Forsbloms Båtmonteringar Åkersberga	1	
P W SKÄRGÅRD HB	1	
SKA BYGG MEK BÅT OCH	1	
SÖREN LUNDIN BÅT & SNICKERI	1	
Åkersberga Roslagens Marin Service AB, Å Ahlgren	1	
Ingmarsö Fritidscenter/Stugby	1	Stuguthyrning. Café, grill. Mingolf. Kanututhyrning.
Ljusterö Hembageri	1	Tillverkning o försäljning av bageri o konditorivaror.
Sea-Safe Boats Sweden AB	1	Försäljning av styrpulpetbåtar.
Statoil Bensin Laggarsvik	1	Bensin

ÖSTERÅKERS KOMMUN
Näringslivssekr/lsh

1996-08-27

2(4)

Wistedts Sjötransporter KB	1	Muddring, pålning, bryggarbeten, sand, jord, grus. Div. transporter
Åkersberga Svetsteknik & Trading	1	Tillverkning, service av bil- o båttrailer, släpkärror. Smide.
Östanå Uthyrings AB	1	
AKAP	1	Båtkapell, navigationsutrustning.
Björns Bensinstation	1	Bensinstation, sedelautomat.
BREVIKS ALLSERVICE AB	1	Minigolf, kiosk, servering
H C Alerud	1	Autosol. Båtvax och kromglans.
Herlins Skärgårdskryss AB	1	
Ingmarsö Hembageri	1	Hembageri.
Jan Frendin Pontontransport	1	Bogsering och sjötransport.
Laxbiten Bilewa AB	1	Fiskodling, miljöteknik. Rökt lax mm i sommarbutik.
LEGOSERVICE	1	Båtservice
LINDHAGEN SEGELMAKERI	1	Tillverkning av segel.
Radar Teknik	1	Fartygselektronik
Roslagens Marincenter AB	1	Detaljhandel med båtar och båttillbehör.
SVANTE ERIKSSON MARIN	1	Reparationer o sevice av båtar o motorer.Reservdelar o tillbehör.
Wäsby Gård Marin & Plastprodukter AB	1	Byggande och reparation av båtar.
Ättarö Åkeri AB	1	Båt-, bod- o maskintransporter. Maskinsopning, snöplogning, sandning.
Bryggbyggarn A Jöngren	2	
Elvströms Sails	2	Sömnad, tillverkning av segel. Försäljning av segelbåttillbehör.

ÖSTERÅKERS KOMMUN	1996-08-27	3(4)
Näringslivssekr/lsh		
Klintsundet Bil Båt o Livs	2	
Robell & Thudén AB	2	Detaljhandel med drivmedel
Anders Carlsson Inrednings AB	2	Fartyg, tåg, hotell, restauranger, skolor.
COMPIERS BÅT & FRITID AB	2	Detaljhandel med båtar och båttillbehör. Hobbybutik. Spec. kolfiber.
ICA ÖSTANÅ	2	Livsmedel.
LILLSTRÖMS LIVS O KIOSK AB	2	Kioskverksamhet. Videouthyrning. Lotter, tips. Livsmedel.
Niit & Nubb Tapetserarverkstad	2	Nyttillverkn o renovering av båtdynor o kapell.
Restaurang Skeppsbruten	2	Restaurangverksamhet. Fullst. rättigheter.
Trä Båt o Snickeri	2	Båtbyggeri, snickeriarbeten.
Örsö Handel AB	2,5	
Skärgårdsnoden	3	Den som är ansluten kan koppla upp sig via modem och söka, läsa eller lämna information.
ÖSTERSKÄRS HAVSBAD	3	Restaurangverksamhet, konferens, catering, fester mm.
DYVIKS VARV AB	3	Marina verksamhet. Service, rep. o försäljn.
GERMANISCHER LLOYD AB	3	Klassificering av båtar och industrikomponenter.
PLASTSKADOR & MONTAGE AB	3	Rep. av plastskador. Lack spec. Försäkringsskador alla bolag.
ROSLAGSBÅTAR AB	3	Reparationer av båtar. Arbetar åt samtliga försäkringsbolag.
ICA Provianten AB	4	Livsmedel
BRÖDERNA SÖDERMANS BÅTVARV	4	Vinterförvaring, reparationer, motorer.
Fritz Kröll & Eva Hammarstrands Kiosk & Grill	4	Ombud tipstjänst. Kiosk, grill, bensin, livs

ÖSTERÅKERS KOMMUN		1996-08-27	4(4)
Näringslivssekr/lsh			
Ingmarsö Livs AB	4	Livsmedel, bensin (sjömack), apoteksombud.	
RASTABORG KONFERENS AB	4	Hotell, konferens, restaurang.	
Österskärs Handel	5	Livsmedelshandel	
LJUSTERÖ SJÖ AB	5		
Sjöentreprenader K Lindberg AB	5	Sjötransporter, bryggor, muddring.	
Texaco Åkersberga	5	Bensinstation	
Trälhavets Rederi AB	5	Båtcharter, utflykter, konferenser, transporter.	
Erikssons Båtbyggeri AB	6	Fullständig varvsrörelse. Trä- o mek. verkstad. Båtbyggarskola.	

ÖSTERÅKERS KOMMUN

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum

KOMMUNFULLMÄKTIGE

1989-06-12

6

KF § 89

Dnr 1987.167

016.388

1987.171

016.388

~~1987.171~~ 1987.89,~~016.388~~

Båtlivet i Österåkers kommun - svar på motioner från
Lars Asplund (c) m fl, Stig Wigstrand (fp) och
Leif Pettersson (s)

Mapp

Motionsförteckn

Ärende

Lars Asplund, Stig Wigstrand och Leif Pettersson har
lämnat in varsin motion om båtlivet i kommunen.

Beredning

Administrativa förvaltningen/kansliet, redogjorde för
ärendet i tjänsteutlåtande daterat den 20 april 1989.

Arbetsutskottet behandlade ärendet den 10 maj 1989, § 107.

Kommunstyrelsen behandlade ärendet den 25 maj 1989, § 122.

Yrkande

Leif Pettersson (s) yrkar bifall till följande punkter i
socialdemokraternas motion om båtlivet i Österåker:
punkterna 1, 4, 5, 6 och 7. I övrigt yrkar Leif Pettersson
bifall till kommunstyrelsens förslag.

Ingela Gardner (m) yrkar bifall till kommunstyrelsens
förslag.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition på yrkandena och finner
att kommunfullmäktige beslutar enligt kommunstyrelsens
förslag.

KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT

- 1 Motionerna förklaras besvarade med hänvisning
till upprättat avtal mellan Österåkers kommun
och Trälhavets Båtklubb.

Reservation

De socialdemokratiska ledamöterna reserverar sig till
förmån för eget yrkande.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

UTDRAG UR

ÖSTERÅKERS KOMMUN

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

KOMMUNFULLMÄKTIGE

1991-09-23

3 (20)

/KF910923.PRO/

KF § 88 Dnr 88.197 016.388 ✓

Utdrag: Mapp, motionsförteckning

Båtsportcentrum på Ljusterö - svar på motion från Ritva Elg m fl**Ärende**

Folkpartiet har genom Ritva Elg, Sven Hugosson och Sören Norrby, i en motion till kommunfullmäktige föreslagit att Österåkers kommun skall lämna bidrag till ett båtsportcentrum på Ljusterö.

Beredning

Fritidsnämnden har behandlat ärendet 1989-03-16, § 35. Nämnden beslöt att hänskjuta frågan till budgetbehandlingen.

Glesbygdssamordnaren har i tjänsteutlåtande daterat den 30 juli 1991, redogjort för ärendet.

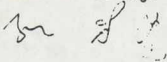
Arbetsutskottet behandlade ärendet den 21 augusti 1991, § 180.

Kommunstyrelsen behandlade ärendet den 5 september 1991, § 148.

KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT

- 1 Motionen förklaras besvarad med hänvisning till att kommunstyrelsen har gett AB Åkers Kanal i uppdrag att ta fram underlag till en samlad lösning för en "uthamn" vid Klintsundet.
-

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande



UTDRAG UR

Sida

ÖSTERÅKERS KOMMUN

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum

KOMMUNFULLMÄKTIGE

1988-06-13

Mapp

10

KF § 109

Dnr 1988.32

005.268 ✓

Planeringsavtal med Trälhavets Båtklubb angående Runö Hamn

Mapp
Plandir för känned
Stab för handl och
exp till TBK
Laga kraft

Ärende

Kommunstyrelsens arbetsutskott behandlade, vid sitt sammanträde den 29 mars 1988, en skrivelse från Trälhavets Båtklubb innehållande förslag till hantering av båtfrågorna i kommunen. Med anledning av skrivelsen beslutade arbetsutskottet om nya riktlinjer för båtfrågornas hantering.

Förslag till planeringsavtal mellan kommunen och Trälhavets Båtklubb om den framtida hanteringen av båtfrågorna har tagits fram.

Beredning

Förvaltningsdirektören redogjorde för ärendet i tjänsteutlåtande daterat den 24 maj 1988.

Arbetsutskottet behandlade ärendet den 25 maj 1988, § 181.

Planeringsdirektören redogjorde för ärendet i tjänsteutlåtande daterat den 6 juni 1988, reviderat den 9 juni 1988.

Kommunstyrelsen behandlade ärendet den 9 juni 1988, § 166.

KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT

- 1 Planeringsavtal med Trälhavets Båtklubb angående båtfrågornas hantering och Runö hamn, godkänns.
- 2 Till protokollet noteras att "Redovisning över anläggningar som Trälhavets Båtklubb arrenderar av AB Åkers Kanal" är utförd.

Protokollsnotering 1

På grund av jäv deltog inte Olle Haganius (m) i handläggningen av detta ärende.

Protokollsnotering 2

Stefan Cronberg (m) och Stig Wigstrand (f) framför tack till planeringsdirektör Stig Ståhlberg, förvaltningsdirektör Jan-Olov Larsén samt Olle Haganius, vd Åkers Kanal som skött förhandlingarna med Trälhavets Båtklubb.

Bilaga

109/88 Planeringsavtal

Justerandes sign.

Utdragsbestyrkande

ÖSTERÅKERS KOMMUN

1988-06-06

1

Bilaga 109/88

KF-protokoll 1988-06-13

PLANERINGSAVTAL

Kommunstyrelsens arbetsutskottet beslöt vid sammanträde 1988-03-29 om nya riktlinjer angående båtfrågornas hantering i kommunen, se bif 5 94/88.

Med anledning härav har mellan Österåkers kommun, nedan kallad kommunen och Trälhavets Båtklubb, nedan kallad IBK, träffats följande planeringsavtal.

§ 1 OMFATTNING

Planeringsavtalet slutes mot bakgrunden att nuvarande arrendeavtal mellan AB Akers Kanal och IBK på Kungsängen och Runö 7:92 kommer att upphöra och att ersättningsmark erbjuds i Runö Hamn, Avtalet avser den långsiktiga försörjningen av mark för båtuppläggning, upp- och nedtagningsskott och hamnanläggningar. Ett övertagande av de anläggningar som IBK för närvarande arrenderar kommer att ske av IBK från Akers Kanal i enlighet med direktiv i kommunstyrelsens arbetsutskott.

§ 2 MARK

Mark för båtuppläggning i Runö Hamn (fg 7:89) kan erbjudas enligt gällande plan med ca 45 000 m². Ev kan vid behov efter planändring båtuppläggningsområdet ytterligare utvidgas.

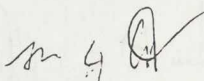
Marken överläts till IBK enligt följande principer:

Ersättningsmark för Kungsängen (18 800 m²) och Runö 7:92 (5 500 m²) hårdgöres av kommunen och försäljes till råmarkspris till IBK.

Övrig mark, d v s expansionsmark som IBK behöver för att utvidga klubbmarinan försäljes till råmarkspris. Denna mark hårdgöres av IBK. Råmarkspris för båtuppläggningsmark är i 1988 års prisnivå 45 kr/m².

§ 3 GENOMFÖRANDE

Utbyggnaden av Runö Hamn sker successivt. I en första etapp iordningställs mark för båtuppläggning på Runö och i en andra etapp flyttar befintliga anläggningar på Kungsängen över.



ÖSTERAKERS KOMMUN

1988-06-06

2

Hamn- och kajanläggningen i Tunaviken kommer att byggas ut av kommunen i den omfattning som efterfrågas och kan tillgodoses genom den exploateringsbudget som kommunen upprättar för Runö Hamn. Erforderliga bryggor och pontoner för klubbmarinan kommer att byggas ut av TBK.

Upprustning av kanalstranden och insatser (muddring m m) för att förbättra farleden ska ej belasta Runö Hamn utan ses som en allmän kommunal angelägenhet.

Efter ca 5 år beräknas mark och upptagningskaj i Tunaviken finnas iordningställd i tillräcklig omfattning för att ersätta nuvarande Kungsängens båtuppläggningsområde. Kommunen ska verka för att arrendeavtalet för området förlängs fem år och därefter ett år i sänder intill dess att verksamheten har flyttat över till Runö Hamn.

Den ersättningsmark som kommunen iordningställer grovhårdgöres med lämpliga fyllnadsmassor och toppjusteras med finare fyllnadsgrus. Beroende på hur mycket fyllnadsmassa som finns tillgängligt kan tidplanen för ersättningsmarkens iordningställande komma att förskjutas med något eller några år från beräknad genomförandetid.

Detta avtal är övergripande till sin karaktär och kommer successivt att detaljeras och ersättas med överlåtelseavtal som reglerar varje deletapp. Planeringsavtalet möjliggör en långsiktig samlad lösning för TBK i Runö Hamn men kommer i sina detaljerade lösningar att bli beroende av de tekniska aspekter som vid samråd med TBK framkommer vid genomförandet. Likaså kommer detaljerade lösningar avseende de anläggningar som TBK arrenderar att arbetas fram med ABAK.

§ 4 BATUPLÄGGNINGSOMRÅDET

Båtuppläggningsområdet på Runö Hamn kommer att omfatta en icke oväsentlig yta mark, som när den inte används sommartid utgör en resurs för andra ändamål.

TBK och kommunen är överens om att marken ska kunna upplåtas till camping, cirkus, mässor m m som parterna finner intressant och genomförbart.

§ 5 TIDPLAN

Följande tidpunkter beräknas gälla för hårdgöring av mark för båtuppläggning resp utförandet av kaj- och hamnanläggningar:

- 1 september 1988 finns 2 000 m² mark hårdgjord på Runö
- 1 september 1989 ytterligare 5 500 m² mark hårdgjord samt upptagningskaj efter kanalen
- även 1990-92 hårdgöres ca 5 000 m² resp år
- under 1993 påbörjas arbetena med iordningställande av hamnkaj i Tunaviken

M 1 

ÖSTERÅKERS KOMMUN

1988-06-06

3

§ 6 PLANÄNDRING

För att utnyttja Runö Hamn effektivt så behöver en smärre planändring göras avseende kvarterindelning och angränsningsvägar. Planändringen påbörjas omedelbart och beräknas fastställd 2 kv 1989.

§ 7

Föreliggande avtal utgör grunden för ett konstruktivt samarbete mellan IBK och kommunen för båtfrågornas utveckling i kommunen. Planeringsavtalet kan vid behov revideras eller ersättas med andra avtal om förutsättningar för Runö Hamns genomförande väsentligt förändras.

Ataganden enligt detta avtal innebär ej rätt till skadestånd för någondera parten.

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar varav parterna tagit varsitt.

Akersberga den / 1988

Akersberga den 12/6 1988

För Österåkers kommun

För Trälhavets Båtklubb

.....
Kj-B. J.

.....
Bent Axelsson
S. J.

su 4 P

BILAGA 3

SJÖFARTSVERKET
Ekonomiadministrativa
avdelningen

1996-02-19

1 (13)

6. ANSLAGSREDOVISNING**6.1 Sammanfattning**

Kostnader inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte ska ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet finansieras över särskilda anslag.

Ersättningen totalt för år 1997 har beräknats till 145,2 milj kr.

		Anvisat 1995/96, 1 000 kr		Förslag 1997, 1 000 kr
		Totalt	Därav för 12 månader	
B1.	Ersättning för fritidsbåts-ändamål m m	68 624	45 749	90 000
B4.	Ersättning till viss kanaltrafik m m	82 758	55 172	55 200
B6.	Åtgärder mot vattenförorening från fartyg	1	1	1
Summa anslag		151 383	100 922	145 201

Under de år Sjöfartsverket varit affärsverk har handelssjöfartens betalningsskyldighet kraftigt utökats. Senast 1994 genom att anslaget Ersättning till viss kanaltrafik m.m. minskades med 15 milj kr i samband med att Trollhätte kanal inordnades i Sjöfartsverket och från den 1 juli 1995 genom att anslaget Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. minskades med 15 milj kr. Vad gäller den senare minskningen har regeringen uppdragit åt Sjöfartsverket att i anslagsframställningen inför budgetåret 1997 redovisa vilka kostnader som överförts till att ingå i handelsjöfartens betalningsskyldighet.

Sjöfartsverket konstaterar att anslaget Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. inte längre tillnärmelsevis motsvarar vad som kan betraktas som skäligt. Sjöfartsverkets förslag för budgetåret 1997 överstiger därför anvisade medel för 1996 (beräknade som 2/3 av anslaget för det förlängda budgetåret 1995/96).

6.2 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

Motsvarande anslag - benämnt **Ersättning till Sjöfartsverket för vissa tjänster** - uppgick 1987/88 när Sjöfartsverket blev affärsverk till 101,4 milj kr. Anslaget har därefter successivt minskats och uppgår nu till 45,7 milj kr beräknat för 12 månader. Utvecklingen de olika åren har varit följande (milj kr).

Budgetår	Anslag
1987/88	101,4
1988/89	101,5
1989/90	132,8
1990/91	120,2
1991/92	74,2
1992/93	76,7
1993/94	60,8
1994/95	60,8
1995/96 (12 månader)	45,7

Den ökning av anslaget som skedde till budgetåret 1989/90 var av anslagsteknisk art. Fram till detta budgetår fick Sjöfartsverket från det belopp under inkomststeln stämpelskatt som var hänförligt till fartygsförsäljningar ta i anspråk ett belopp som motsvarade nettokostnaden för sjöfartsinspektionens verksamhet. Från budgetåret 1989/90 renodlades anslaget och principen om avräkning mot stämpelskatter frångicks.

Anslaget har således nominellt minskat med 55 % under de år Sjöfartsverket varit affärsverk. Tas hänsyn också till den avräkning som gjordes mot stämpelskatt 1987/88 och 1988/89 blir den nominella minskningen ca 65 %. Handelssjöfartens betalningsskyldighet har ökat i motsvarande utsträckning. De kostnader som överförts har i huvudsak varit isbrytningens rörliga kostnader, kostnader för den militära bemanningen av sjömättningsfartygen och kostnaderna för sjöfartsinspektionen. Motivet har varit att de nämnda verksamheterna i huvudsak ska inriktas på handelssjöfartens behov och finansieras av avgifter.

Från budgetåret 1993/94 - då kostnaderna för militära bemanningen av sjömättningsfartygen inte längre täcktes med anslagsmedel - renodlades anslaget till att enbart omfatta Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. Från anslaget betalas Sjöfartsverkets kostnader för informationsinsatser för förbättrad sjösäkerhet främst avseende

fritidsbåtstrafiken. Vidare ingår vissa kostnader för sjöräddning, farledsverksamhet, bemanning av fyrar av regionalpolitiska skäl samt vissa övriga kostnader för fritidsbåtstrafik och yrkesfiske m.m. som inte skall belasta handelssjöfarten. I anslaget ingår också medel för beredskapsåtgärder inom totalförsvaret.

För de poster som numera ingår i anslaget anvisades budgetåret 1987/88 43,5 milj kr. För budgetåret 1995/96 (12 månader) har anvisats 45,8 milj kr. Under denna period har prisökningen enligt KPI varit ca 50 %. Ett antal nya åtaganden, som framgår nedan, har också tillkommit. Den reala minskningen är således betydande. Utvecklingen för olika delposter redovisas nedan (milj kr).

	1987/88	1994/95	1995/96 (12 mån)	Behov Förslag 1997
Sjösäkerhets- information	2,9	3,5	3,5	3,5
Bemanning av fyrar av regionalpolitiska skäl	1,6	2,1	1,0	2,6
Fyrar m.m.	2,0	2,6	2,6	5,8
Mindre kanaler och fördjupade farleder	2,0	2,6	2,6	6,6
Sjöräddning	17,5	33,7	33,7	39,1
Sjökartläggning	0,3	0,4	-	-
Beredskapsåtgärder inom totalförsvaret	1,5	1,3	1,3	1,3
Jämkning av besikt- ningsavgifter	1,2	4,5	1,1	1,1
Samkostnader	14,5	10,1	-	30,0
SUMMA	43,5	60,8	45,8	90,0

Av sammanställningen framgår vilka kostnader som under budgetåret 1994/95 belastat anslaget, men som under budgetåret 1995/96 överförts till att belasta handelssjöfarten. Sjöfartsverket redovisar i sammanställningen också det verkliga anslagsbehovet. De olika delposterna kommenteras nedan.

6.2.1 Sjösäkerhetsinformation

Under posten tas upp 3,5 milj kr för insatser i form av information och rådgivande verksamhet för att främja säkerheten inom fritidsbåtstrafiken.

6.2.2 Bemanning av fyrar av regionalpolitiska skäl

I tabell 5 har sammanställts uppgifter för de fyrplatser som den 1 januari 1996 var bemannade och för vilka Sjöfartsverket kvarstår som huvudman eller bidrar till bemanningskostnaderna. I sammanställningen ingår även Söderarm, som bemannas i huvudsak för sjö-räddningsändamål. Personalkostnaderna för de fyrar som bemannas av regionalpolitiska skäl uppgår till 3,5 milj kr. Ersättningen till Sjöfartsverket från andra intressenter för dessa fyrar uppgår till 0,9 milj kr.

Anslagsbehovet är således 2,6 milj kr. Den nedskärning av anslaget om 15 milj kr (12 månader) som gjorts till budgetåret 1995/96 har inte i sin helhet kunnat göras på poster som med en grov schablonisering kan hänföras till handelssjöfarten. Detta medför att handels-sjöfarten nödgas finansiera ca 1,6 milj kr av kostnaderna för bemanning av fyrar av regionalpolitiska skäl.

Av sammanställningen i tabell 5 framgår hur andra intressenter bidrar till finansieringen. Det bidrag om sammanlagt 0,6 milj kr som SMHI tidigare lämnade för bemanning av Örskär, Kullen och Måseskär upphörde den 1 november 1995. Från den 1 juli 1995 upphörde överenskommelsen med Marinen om bemanning av Understen efter uppsägning från Marinkommando Ost. Regeringen beslutade 1995-06-29 att uppdra åt Försvarmakten att ombesörja fortsatt drift av Understens sjöbevakningsstation för tiden 1995-07-01--12-31. Regeringen avsåg också att senare återkomma i frågan om verksamheten vid Understens sjöbevakningsstation fr.o.m den 1 januari 1996.

De fyrar som fortfarande är bemannade och delvis anslagsfinansieras skulle ursprungligen avbemannas till följd av Sjöfartsverkets program för automatisering av fyrfunktionerna. Genom olika regeringsbeslut - de första 1978 avseende Måseskär och Kullen - föreskrevs dock att vissa fyrar även fortsättningsvis av regionalpolitiska skäl skulle hållas bemannade. I anslutning därtill förutsattes Sjöfartsverket - efter samråd med andra berörda intressenter - även redovisa intresset för och därmed viljan att ekonomiskt bidra till en eventuell fortsatt bemanning vid de fyrplatser som skulle automatiseras. Överläggningarna resulterade i att förutom Måseskär och Kullen även Holmögadd och Örskär bemannades med Sjöfartsverket som huvudman. Försvaret, SMHI och Stiftelsen Stockholms skärgård bidrog till finansieringen.

Tabell 5. Bemannade fyrplatser 1995-07-01

	Totalt antal anställda ¹	SjöV:s be- mannings- kostnader per år, 1 000 kr ²	Bidrag per år, 1 000 kr	
			till SjöV från andra intres- senter	från SjöV till annan huvudman
<u>Holmögadd (R)</u> Huvudman: SjöV Övr intressenter: Försv, SMHI	4,4	1 225	800	
<u>Örskär (R)</u> Huvudman: SjöV Övr intressenter: Stiftelsen Stockholms skärgård	3,0	850	100	
<u>Söderarm</u> Huvudman: SjöV	8,0	2 500	250	
<u>Svenska Högarna</u> Huvudman: Stiftelsen Stockholms skärgård Övr intressenter: Försv, Norrtälje kommun, SjöV, SNV	2,0			25
<u>Gotska Sandön</u> Huvudman: SNV Övr intressenter: Försv, RPS, SjöV, SMHI	4,0			98
<u>Kullen (R)</u> Huvudman: SjöV	1,8	500		
<u>Måseskär (R)</u> Huvudman: SjöV	3,25	950		
<u>Nidingen (R)</u> Huvudman: Domänverket Övr intressenter: Försv, SjöV, SMHI, Kungsbacka kommun, Hallands läns landsting, SNV	2,0			20
Totalt		6 025	1 150	143
Varav regionalpolitiskt bemannade		3 525	900	

1) Omräknat till helårsanställda.

2) Enbart personalkostnader. Kostnader för transporter, drift, underhåll och kapitalkostnader för fastigheter och båtar ingår ej här.

Anm Försv = Försvaret, RPS = Rikspolisstyrelsen, SjöV = Sjöfartsverket, SMHI = Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut, SNV = Statens Naturvårdsverk, R = Regionalpolitiskt bemannade

Regeringens beslut om en fortsatt bemanning har nu verkat i drygt 15 år. Sjöfartsverket har under denna period känt sig bundet av riksdagens beslut. I takt med att övriga intressenter av rationaliserings- eller besparingsskäl ser över sin verksamhet sägs överenskommelser upp och bidragen minskar. En större del av kostnaderna måste anslagsfinansieras. Alternativen är av-bemanning eller att handelssjöfarten tvingas bära den regional-politiska kostnaden. Sjöfartsverket har inte kunskap om de ursprungliga regionalpolitiska skälen för bemanningen har samma tyngd som när besluten togs.

Mot den angivna bakgrunden har Sjöfartsverket i skrivelse 1995-10-27 hemställt att regeringen prövar frågan om de regional-politiska skälen för bemanning av angivna fyrplatser även fortsättningsvis har sådan betydelse att bemanning ska upprätthållas. I avvaktan på ett sådant beslut tar Sjöfartsverket upp ett anslagsbehov 1997 som motsvarar nuvarande bemanning.

6.2.3 Fyrar m.m.

Under posten tas upp kostnaderna för fyrar m.m. i farleder som uteslutande nyttjas av andra trafikantgrupper än handelssjöfarten. Farleder som endast i ringa utsträckning nyttjas av handelssjöfarten ingår således inte i beräkningsunderlaget oavsett att de är av större betydelse för fritidsbåtar och fiske. Kostnaderna beräknas utifrån Sjöfartsverkets genomsnittliga årliga kostnader för respektive slag av anläggningstillgång.

Nedan redovisas uppgifter om Sjöfartsverkets totala innehav av olika anläggningar, antalet i farleder som inte nyttjas för handels-sjöfart och kostnaderna för de senare.

	Totalt antal	Därav ej för handelssjöfart	
		Antal	Milj kr
Prickar	3 767	991	1,9
Fyrar	1 574	45	0,7
Bojar	462	16	0,9
Andra sjömärken	760	53	0,1
SUMMA	6 563	1 055	3,6

Genom ändring i instruktionen ålades Sjöfartsverket från 1 april 1991 att svara för redovisning och dokumentation av rikets gränser till havs samt skötsel och tillsyn av dessa gränzers utmärkning.

Sjöfartsverket har kunnat konstatera att frågan om betalnings-skyldigheten för denna uppgift är oklar. Uppgiften kan inte hänföras till verksamhet som avser handelssjöfarten. Sjöfartsverkets kostnader har beräknats uppgå till ca 2,2 milj kr per år. Sjöfartsverket föreslår att medel fortsättningsvis anvisas under anslaget Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

6.2.4 Kanaler och fördjupade farleder

Kostnaderna avser anslagsfinansiering för täckande av underskott i Falsterbokanalen och för åtgärder i vissa mindre kanaler som inte nyttjas av handelssjöfarten. I de mindre kanalerna förekommer viss passagerartrafik i form av reguljär lokaltrafik eller kryssningar. Denna trafik betalar dock inga sjöfartsavgifter.

Förvaltningen av Falsterbokanalen överfördes till Sjöfartsverket från Naturvårdsverket den 1 juli 1980. Under den tid Naturvårdsverket förvaltade kanalen finansierades kapitalkostnaderna av Sjöfartsverket och belastade därigenom handelssjöfarten. Genom särskilda passageavgifter betalade handelssjöfarten vidare för gång genom kanalen. Fritidsbåtarna var avgiftsbefriade. Underskottet i kanalen täcktes från anslag under Jordbruksdepartementets huvudtitel. I prop 1979/80:100 bil 9 konstaterar föredraganden att överförandet av förvaltningen till Sjöfartsverket inte gav anledning att ändra finansieringsformen, dvs att fritidsbåtarnas andel av driftskostnaderna för kanalen alljämt skulle anslagsfinansieras.

De motiv som låg bakom nuvarande finansiering - kanalens begränsade nytta för handelssjöfart under fredstid, dess betydelse ur beredskapssynpunkt och dess betydelse för fritidsbåt och fiske - gäller fortfarande. Beräknat underskott i kanalen (exkl kapitalkostnader) uppgår till 4,0 milj kr.

För övriga mindre kanaler beräknas kostnaderna till 2,6 milj kr för rensningar och underhåll av strandskoningar i Väddö kanal, Strömma kanal, Kolströms kanal, Albrektssunds kanal, Sotenkanalen och Malö Strömmar.

6.2.5 Sjöräddning

Sjöfartsverkets ansvar är enligt Räddningstjänstlagen att svara för sjöräddningstjänsten i Sverige. I räddningstjänstlagen föreskrivs att statliga och kommunala myndigheter är skyldiga att med personal och egendom delta i räddningsinsats om myndigheten har lämpliga resurser och ett deltagande inte allvarligt hindrar myndighetens vanliga verksamhet. Räddningstjänstlagen föreskriver också att en kommun har rätt till skäligen ersättning av staten om kommunen medverkat i statlig räddningstjänst.

I den svenska sjöräddningstjänsten ingår Sjöfartsverket, Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, Luftfartsverket, Försvarsmakten

(Marinen och Flygvapnet), Sjöräddningssällskapet, de kommunala räddningstjänsterna längs kusterna och runt Mälaren, Väner och Vättern samt, genom avtal, Telia Mobitel AB.

De kostnader Sjöfartsverket i det här sammanhanget redovisar omfattar Sjöfartsverkets kostnader för ledning, samordning, utbildning och särskilda sjöräddningsresurser på ställen där andra lämpliga resurser inte finns tillgängliga samt vissa kostnader i samband med att kommun bidrar vid räddningsinsats. De statliga myndigheterna - liksom sjöräddningssällskapet - svarar själva för sina respektive insatskostnader.

De senaste åren har Sjöfartsverkets ekonomiska åtagande för sjöräddningen väsentligt ökat. Sjöfartsverket har tillsammans med Räddningsverket och Kustbevakningen träffat avtal om samarbete med räddningstjänsten i Stockholm, Göteborg, Malmö, Helsingborg och Härnösand/Kramfors. Avtalet innebär att på dessa orter finns särskilda insatsstyrkor för räddningsinsatser, t.ex. vid bekämpning av brand ombord på fartyg och vid risk för miljöskador. Sjöfartsverket svarar för kostnader för utbildning och utrustning tillsammans med Kustbevakningen.

I prop 1992/93:100 bil 7 behandlades frågan om merkostnader för helikopterberedskap. Frågan aktualiserades av att förutsättningarna för den ordinarie verksamheten med försvarets tunga helikoptrar förändrats och medfört neddragningar av beredskapen. Därigenom uppstod merkostnader för Försvarsmakten att upprätthålla en helikopterberedskap för en tillfredsställande sjöräddningstjänst. ÖB indikerade för sin del att merkostnaderna uppgick till ca 3-4 milj kr budgetåret 1993/94.

Från den 1 juli 1993 betalar Sjöfartsverket för den särskilda helikopterberedskapen. För budgetåret 1994/95 träffades avtal mellan Sjöfartsverket och Försvarsmakten om särskild helikopterberedskap med en tung helikopter i Säve, Kallinge, Visby och Berga. Försvarsmaktens merkostnad beräknades till 5,7 milj kr. Inför 1995/96 diskuterades förutsättningarna för ett nytt avtal avseende sista halvåret 1995. Sjöfartsverket önskade en kort avtalsperiod då verket önskade klarlägga behovet av helikopterberedskap för andra räddningsinsatser än sjöräddning. Sjöfartsverket kunde inte heller utan vidare acceptera Försvarsmaktens offert då kostnaderna väsentligt överstiger tidigare beräkningar. Helikopterberedskapen upprätthålls dock tills vidare på samma nivå som tidigare.

Enligt Sjöfartsverkets uppfattning måste en tillräcklig helikopterberedskap vara av utomordentligt stor betydelse även för andra civila räddningsinsatser än sjöräddning. Som Sjöfartsverket i tidigare sammanhang framhållit bör kostnaderna för en sådan beredskap betalas via Försvarsdepartementets anslag eller fördelas på de räddningstjänster inom vars ansvarsområden helikoptrarna

kan utnyttjas. Nuvarande finansieringsform har påtagliga brister. Det är svårt för Sjöfartsverket att i ett tidigt skede få klart för sig effekterna på helikopterberedskapen till följd av ändringar i Försvarsmaktens ordinarie verksamhet. Den ekonomiska vinsten av en förändring inom Försvarsmakten kan i princip medföra en kostnadsökning för Sjöfartsverket som är större än denna vinst. En helhetssyn saknas.

I det följande redovisar Sjöfartsverket sina totala kostnader för sjöräddning år 1996 och de andelar som enligt hittills tillämpade principer ska belasta andra intressenter än handelssjöfarten, dvs anslagsfinansieras. Ursprungligen fördelades schablonmässigt samtliga kostnader på olika kategorier av sjöfart i proportion till antalet sjöräddningsinsatser. Fördelningen var då att 12 % av kostnaderna hänfördes till handelssjöfarten och 16 resp 72 % till yrkesfisket och fritidsbåttrafiken. Sjöfartsverket har därefter för nyttillkommande åtaganden frångått den principen och belastat handelssjöfarten med en högre andel av kostnaderna om så ansetts skäligt. Detta har lett till att handelssjöfarten belastas med 25 % av de totala kostnaderna för sjöräddningen. Andra fördelningsnycklar har i olika sammanhang diskuterats. Någon annan, mer rättvisande metod för fördelningen har dock hittills inte presenterats.

Radiotjänstkostnader

Enligt tekniskt avtal mellan Sjöfartsverket och Telia Mobitel AB ges Sjöfartsverket rätt att nyttja Telias kustradionät i samband med sjöräddningstjänst. Kostnaderna uppgår till 8,2 milj kr. Av kostnaderna faller 7,2 milj kr på andra kategorier än handelssjöfart. Det kan noteras att den totala kostnaden för kustradionätet uppgår till 16,4 milj kr varav handelssjöfarten på kommersiella grunder svarar för 8,2 milj kr.

Sjöräddningscentraler (MRCC)

Sjöfartsverkets kostnader för den med Luftfartsverket, Marinen och Kustbevakningen samlokaliserade/integrerade sjö- och flygräddningscentralen i Göteborg uppgår till 7,7 milj kr.

Sjöfartsverket har också i operativt avtal med Telia Mobitel AB överenskommit om fortsatt drift fram till år 1998 av MRCC Stockholm. Kostnaderna uppgår till 6,7 milj kr.

Information och utbildningskostnader för personal vid MRCC Göteborg och Stockholm uppgår till 1,6 milj kr.

Av kostnaderna för sjöräddningscentralerna (16 milj kr) faller 14 milj kr på andra kategorier än handelssjöfart.

I det operativa avtalet med Telia Mobitel AB ingår utsändningar av navigationsvarningar, NAVTEX och AMVER. Tjänsterna är i

huvudsak inriktade på handelssjöfarten. Kostnaderna, 1,7 milj kr, belastar i sin helhet handelssjöfarten.

Beredskap m.m.

Från den 1 juli 1993 betalar Sjöfartsverket för den särskilda helikopterberedskapen för sjöräddningsändamål. I det avtal som nu gäller har ersättningen för år 1996 bestämts till 11,4 milj kr, dvs ett belopp som avsevärt överstiger det belopp om 3-4 milj kr som ÖB indikerade inför budgetåret 1993/94 - det första budgetår den nya finansieringsformen tillämpades. Nuvarande finansieringsform har påtagliga brister. Det är svårt för Sjöfartsverket att i ett tidigt skede få klart för sig effekterna på helikopterberedskapen till följd av ändringar i Försvarmaktens ordinarie verksamhet. Den ekonomiska vinsten av en förändring inom Försvarmakten kan i princip medföra en kostnadsökning för Sjöfartsverket som är större än denna vinst. En helhetssyn saknas. Sjöfartsverket förordar i första hand en finansieringsform där helikopterberedskapen betalas via Förvarsdepartementets anslag. För en sådan lösning talar att en tillfredsställande helikopterberedskap måste vara av utomordentligt stor betydelse även för andra civila räddningsinsatser än sjöräddning. I andra hand förordar Sjöfartsverket en lösning där kostnaderna för beredskapen fördelas mellan departement och myndigheter med ansvar för olika delar av den civila räddningstjänsten.

I avvaktan på Regeringens ställningstagande tar Sjöfartsverket upp ett belopp om 11,4 milj kr för helikopterberedskap. Sjöfartsverket förutsätter således att Sjöfartsverket i vart fall inte ska betala samtliga kostnader för beredskapen. Av beloppet belastar 8,4 milj kr handelssjöfarten och 3 milj kr övriga kategorier av sjöfart.

Sjöfartsverkets kostnader för utbildning och utrustning av de s.k. RITS-styrkorna som inrättas efter avtal med vissa kommuner uppgår till 0,5 milj kr. Kostnaderna belastar i sin helhet handelsjöfarten.

Beredskapskostnaderna för OSC (On Scene Commander) - den person som vid större räddningsinsatser på plats leder och samordnar arbetet - uppgår till 0,8 milj kr. Av kostnaderna faller 0,7 milj kr på andra kategorier än handelssjöfart.

Söderarm

Kostnaderna för bemanning av Söderarm för sjöräddningsändamål uppgår till 2,6 milj kr. Sjöfartsverket erhåller bidrag från annan myndighet om 0,3 milj kr. Den tidigare ersättningen från SMHI för väderobservationstjänst upphörde den 1 november 1995.

Av nettokostnaden, 2,3 milj kr, faller 2 milj kr på andra kategorier än handelssjöfart.

Övriga kostnader

Sjöfartsverkets kostnader i övrigt för ledning, samordning m.m. uppgår till 13,9 milj kr enligt nedan.

	Milj kr
Central samordning och administration	2,5
Utbildning av personal från i sjöräddningen ingående myndigheter m.m.	3,3
Utveckling av sjöräddningsmateriel	0,4
Information och väderprognoser	1,1
Regional samrådsverksamhet	1,6
Sjöräddningsbåtar	5,0
Summa	13,9

Av kostnaderna faller 12,2 milj kr på andra kategorier än handelssjöfart.

Sjöfartsverkets kostnader för räddningsinsatser med egna resurser uppgår till ca 1,5 milj kr per år och belastar i sin helhet handels-sjöfarten enligt principen att de statliga myndigheterna - liksom sjö-räddningssällskapet - själva svarar för sina respektive insats-kostnader.

Sammanfattning

Sjöfartsverkets totala kostnader för ledning och samordning av sjöräddningsverksamheten uppgår till 54,8 milj kr. Av kostnaderna belastar 15,7 milj kr handelssjöfarten. De övriga kostnaderna hän-förs enligt de ovan redovisade fördelningsprinciperna till andra kategorier av sjöfart, enligt nedan.

	Kostnader, milj kr	
	Totalt	Därav ej handels-sjöfart
Radiotjänstkostnader	8,2	7,2
Sjöräddningscentraler	16,0	14,0
Navigationsvarningar m.m.	1,7	-
Beredskap m.m.	12,7	3,7
Söderarm	2,3	2,0
Övriga kostnader	13,9	12,2
Summa	54,8	39,1

Av de totala kostnaderna utgör 29,1 milj kr ersättningar till Telia Mobilnet AB, Försvarsmakten, vissa kommuner och SMHI.

6.2.6 Beredskapsåtgärder inom totalförsvaret

För att förbättra ledningsmöjligheterna och för att skydda sjöfarten under krig mot fientliga angrepp förbereder Sjöfartsverket beredskapsleder för den civila fartygstrafiken.

Bojmateriel m.m. finns lagrad för utprickning av beredskapsleder. Underhåll och drift av denna materiel måste ske. Utbildning av personal ingående i Sjöfartsverkets krigsorganisation skall genomföras liksom lednings- och funktionsövningar med berörda verksamheter och organisationer, även åtgärder för ABC-skydd skall vidtas.

I anslagsframställningen tas upp 1,3 milj kr, vilket motsvarar medel för ovan nämnda åtgärder.

6.2.7 Jämkning av besiktningsavgifter

Från budgetåret 1995/96 innefattar posten enbart ersättning för att Sjöfartsverket utför tillsyn av fiskefartyg med en dräktighet mindre än 20 brutto avgiftsfritt. Sjöfartsverket tar upp 1,1 milj kr.

6.2.8 Samkostnader

För fritidsbåtstrafiken och yrkesfisket har från budgetåret 1971/72 betalats ett bidrag till samkostnaderna för Sjöfartsverkets verksamhet. Bidraget tillkom efter förslag i betänkandet De statliga sjöfartsavgifterna (Stencil K 1968:9). Utredningen menade att varje trafikantgrupp borde lämna något bidrag till att täcka de s.k. samkostnaderna, dvs sådana gemensamma kostnader vilka inte utan vidare kan hänföras till vissa trafikanter eller trafikantgrupper.

I prop 1970:119 om riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation och för statliga sjöfartsvgifter anförde den föredragande departementschefen efter samråd med chefen för Jordbruksdepartementet att fritidsbåttrafiken och fiskerinäringen borde lämna ett bidrag till samkostnaderna för verksamheten. I likhet med vad som redan tidigare gällde för vissa särkostnader borde bidraget bestridas från anslag under jordbruksdepartementets huvudtitel. Samkostnadsbidraget för budgetåret 1971/72 uppgick till 4,0 milj kr.

Principen med ersättning till Sjöfartsverket för samkostnader har sedan fortsatt fram till budgetåret 1994/95. Från budgetåret 1985/86 anvisas dock medlen direkt från anslag under Kommunikationsdepartementets huvudtitel. Genom nedskärningar har bidraget reellt sett urholkats. Från budgetåret 1995/96 finns inte längre medel tillgängliga under anslaget.

Sjöfartsverket kan konstatera att de allmänna farledernas m.m. betydelse även för andra trafikantgrupper än handelssjöfarten knappast minskat sedan budgetåret 1971/72. Sjöfartsverket finner också att den princip som låg bakom införandet av samkostnadsbidraget - alla trafikanter eller trafikantgrupper ska på något sätt bidra till finansieringen - fortfarande är sund och riktig. Det betydelsefulla i att upprätthålla denna princip har ytterligare förstärkts sedan Sjöfartsverket blev affärsverk. De krav på avkastning och utdelning m.m. som statsmakterna fastställer för Sjöfartsverket baseras på att verksamheten ska uppvisa en marknadsmässig avkastning jämförbar med den som välskötta större svenska företag i motsvarande branscher uppvisar. Sjöfartsverket föreslår att anslaget justeras så att ett fortsatt bidrag till samkostnaderna utgår. Sjöfartsverket tar upp ett belopp om 30 milj kr.

6.3 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Anslaget avser bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte- och Säffle kanaler. Sjöfartsverket tar upp ett oförändrat belopp, 55,2 milj kr.

6.4 Åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Från anslagsposten betalas vissa kostnader, efter beslut av regeringen, för åtgärder som Sjöfartsverket får föreskriva med stöd av lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Sjöfartsverket föreslår att verket också bemyndigas att belasta anslaget med kostnader för akuta och operativa åtgärder i samband med skred i Göta Älv/Trollhätte kanal för att säkerställa miljö, förebygga risk för följdskred och för att säkra framkomligheten för fartygstrafiken.

BILAGA 4

Sjöfartsverkets registerspecifikation för obligatoriskt fritidsbåtsregister 1988-07-01.

Registrering av fritidsbåt	880701		BR	2.07	1(6)
----------------------------	--------	--	----	------	------

Bestämmelser om vilka registeruppgifter som ska lämnas avseende en båt finns i 2 § förordningen om fritidsbåtsregistret.

Underlag för handläggning: Blankett TSV-BR 210.003 "Anmälan om registrering av fritidsbåt".

ALLMÄNT

Transaktionen används för att registrera tekniska data och ägaruppgifter om fritidsbåt. Transaktionen är uppbyggd med formulärinmatning.

Transaktionen kan utföras även om det saknas personuppgifter i ägarregistret för eventuella delägare. Genom att ange en asterisk framför personnumret kringgår man spärren. Personuppgifter måste dock inmatas samma dag i AA-transaktionen för delägaren.

INMATNING

Del 1 av transaktionen

Transaktionskod: BR.

Personnummer: Tio siffror, med eller utan bindestreck.

Ägandel: Ägarens/delägarans andel anges i procent.

Som svar på sändningen redovisas tilldelad registerbeteckning och uppgifter om namn och adress på ägaren/delägaren om denne sedan tidigare finns registrerad i ägarregistret. OBS ADRESSUTREDNING redovisas om någon av uppgifterna utgår, OBEFINTLIG, UTVANDRAD eller POST I RETUR finns. Kontrollera att personuppgifterna i registret stämmer mot underlaget. Om ägaren/delägaren saknas i ägarregistret skall personuppgifter registreras i därför avsedda fält.

Del 2 av transaktionen

Inmatas de anmälda uppgifterna. Uppgifterna i formuläret kommer i samma ordning som på blanketten.

Båtens_namn

Icke obligatorisk uppgift.

Alfanummeriskt uttryck om högst 20 tecken kan anges.

Båtens_hemmahamn (= kommun)

Obligatorisk uppgift.

I fältet ska inmatas den kommun där båten vanligtvis är förlagd när den är sjösatt. Endast i Sverige förekommande kommuner kan anges. Om båten inte vanligen är förlagd i Sverige kan UTLÄNSK anges. Uppgiften matas in med högst 20 tecken.

Fabrikat, modell

Obligatorisk uppgift

Alfanummerisk uppgift om högst 36 tecken.

Registrering av fritidsbåt	880701	BR	2.07	2
----------------------------	--------	----	------	---

Tillverkningsnummer

Obligatorisk uppgift.

Uppgiften får innehålla högst 12 alfanummeriska tecken. Numret anges i en följd utan bindestreck, snedstreck och o s v. Om ingen uppgift finns, anges SAKNAS.

Tillverkningsår

Obligatorisk uppgift.

Anges med de 2 sista siffrorna i årtalet. Om båten är från 1800-talet skall samtliga 4 siffror anges.

Längd

Obligatorisk uppgift.

Uppgiften inmatas i cm och får innehålla högst 4 tecken. Kontroll görs att inmatat värde inte är större än 12 meter eller mindre än 3 meter. Kontroll görs också att längden inte är mindre än bredden. Kontrollen kan kringgås genom angivande av asterisk före måttuppgiften.

Bredd

Obligatorisk uppgift.

Uppgiften inmatas i cm och får innehålla högst 3 tecken. Kontroll sker av att inmatat värde inte är mindre än 1,5 meter eller större än 4 meter. Kontroll görs också att bredd inte är större än längd. Kontrollen kan kringgås genom att ange asterisk före måttuppgiften.

Antal master_för_segel

Uppgiften är obligatorisk om uppgift om motoreffekt saknas. Kontroll görs av att inmatat antal master finns inom intervallet 1-3.

Segelnummer

Ikke obligatorisk uppgift.

Uppgiften är tillåten endast för båt med mast. Högst 8 alfanummeriska tecken kan anges. Fabrikatmärken och specialtecken ska utelämnas.

Skrovfärg

Obligatorisk uppgift.

Endast värdena GUL, BRUN, RÖD, BLÅ, GRÖN, GRÅ, VIT, SVART och FLER-Färgad kan anges.

Överbyggnadsfärg

Ikke obligatorisk uppgift.

Endast värdena GUL, BRUN, RÖD, BLÅ, GRÖN, GRÅ, VIT, SVART och FLER-Färgad kan anges.

Registrering av fritidsbåt	880701	BR	2.07	3
----------------------------	--------	----	------	---

Byggnadsmaterial

Obligatorisk uppgift.

Tillåtna uppgifter är T (= trä), P (= plast), S (= stål), AL (=aluminium), G (= gummi) och AN (= annat).

VHF-anläggning

Ikke obligatorisk uppgift.

Uppgift om anropssignal om högst 8 tecken matas in.

Fast_eller_bärbar

Måste anges om VHF registrerats. Anges med F om anläggningen är fast eller B om den är bärbar.

PR-radio

Ikke obligatorisk uppgift.

Endast J (= ja) eller N (= nej) kan anges.

Mobiltelefonnummer

Ikke obligatorisk uppgift.

Uppgiften anges med högst 10 tecken inklusive bindestreck. OBS! Även riktnummer anges.

Antal motorer

Uppgiften är obligatorisk om uppgift om mast saknas. Kontroll görs att inmatat antal motorer är högst 2.

Sammanlagd effekt

Uppgiften är obligatorisk om uppgift om motor finns. Värdet kan anges i hk eller kW och får innehålla högst 3 tecken. Om värdet inmatas i hk omräknas det maskinellt till kW. I registret redovisas alltså effekten i kW. OBS! Värdet anges alltid utan decimal.

Har båten flera motorer ska den sammanlagda effekten anges.

Effektenhet

Måste anges om sammanlagd effekt angetts. Anges med hk eller kW.

Motorfabrikat

Obligatorisk uppgift om antal motorer registrerats.

Uppgiften får innehålla högst 15 alfabetiska tecken.

Registrering av fritidsbåt	880701		BR	2.07	4
----------------------------	--------	--	----	------	---

Modell_och_motornummer

Obligatorisk uppgift om antal motorer registrerats.
Högst 30 alfanummeriska tecken kan inmatas. Specialtecken utesluts.
Kontroll sker att motornumret inte registrerats för annan båt. Kontrollen kan kringgås genom inmatning av asterisk.

Motortyp

Obligatorisk uppgift om antal motorer registrerats.
Endast IN (= inombord), UT (= utombord), INU (= INU-drev), V (= vatten-jet), och A (=annat) är tillåtna.

Drivmedel

Obligatorisk uppgift om antal motorer registrerats.

Tillåtna värden är B (= bensin), D (= diesel) och A (= annat).

Övriga_delägare

Obligatorisk uppgift om ägd andel < 100 i del 1 av transaktionen.
Ange person-/organisationsnummer (med eller utan bindestreck).
Formatkontroll görs av inmatat personnummer. Om delägaren saknas i ägarregistret kan en asterisk skrivas framför personnumret. Personuppgifter om delägaren måste då registreras samma dag i ÄÄ-transaktionen.

Andel

Anges i %. Uppgiften är obligatorisk om delägare finns.

FELMEDDELANDEOFULLSTÄNDIG INMATNING

- Generellt felmeddelande.

ÄGARNR SAKNAS/FELAKTIGT

- tio siffror inklusive checksiffra med eller utan bindestreck ska matas in.

DATUM SAKNAS FELAKTIGT

- datumet skall matas enligt ÄÄMMDD..

ANTAL INMATADE TECKEN FELAKTIGT/FÖR MÅNGA

- Korta av.

FÄLT FELAKTIGT

- I del ett godtages bara EJBEVIS efter REGDET
I del två är andelen felaktig på delägaren.

Registrering av fritidsbåt	880701		BR	2.07	5
----------------------------	--------	--	----	------	---

FÄLTNUMMER FELAKTIGT

- Godkända fältnummer är 1-29.

FÄLT SAKNAS

- det angivna fältnummret kräver ytterligare fält.

FÄRG SAKNAS/ FELAKTIG

- Den inmatade färgen är felstavad eller saknas.

SVARA J ELLER N

- Ange om PR-RADIO finns med J eller N i fältet.

FORMATFEL REGISTERBETECKNING

- REGBET skall anges som typ AAA01.

MAX 8 DELÄGARE PER TRANSAKTION

- Om fler än 8 delägare ska registreras måste två transaktioner göras.

ENDAST NUMMERISKA TECKEN TILLÅTNA

- Använd siffror.

ENDAST ALFABETISKA TECKEN TILLÅTNA

- Använd bokstäver.

BREDD ÄR STÖRRE ÄN LÄNGD

- Är en orimlighet och godtages ej.

TILLVERKNINGSÅRET ANGES MED 2 ELLER 4 SIFFROR

- Om årtalet anges med 2 siffror antages 1900-talet.

OTILLÅTET VÄRDE

- Generellt felmeddelande. Se bilagan med kontroller.

TILLÅTNA BYGGNADSMATERIAL: T, P, S, AL, G OCH AN

- Dessa är de enda godkända byggnadsmaterialen.

ANGE OM F ELLER B (FAST/BÄRBAR)

- Om VHF-anläggning finns måste det anges om den är fast eller bärbar.

TILLÅTNA VÄRDEN ÄR HK OCH KW

- Ange om motorstyrkan har angivits i HK eller KW.

TILLÅTEN MOTORTYP: IN, UT, INO, V OCH A

- Dessa är de enda godkända motortyperna.

TILLÅTET DRIVMEDEL: B, D OCH A

- Dessa är de enda godkända drivmedlen.

REGBET SAKNAS/FELAKTIG

- Regbet som angetts saknas i båtregistret.

Registrering av fritidsbåt	880701		BR	2.07	6
----------------------------	--------	--	----	------	---

LÄNGD SAKNAS

- Är en obligatorisk uppgift och måste anges.

ANTAL MASTER OCH MOTOREFFEKT SAKNAS

- Minst en av dessa måste anges.

ANTAL MASTER SAKNAS MEN SEGELNR FINNS

- Om segelnr angetts måste antal master anges.

ANTAL MASTER OCH ANTAL MOTORER SAKNAS

- Minst en av dessa måste anges.

MOTOR FINNS MEN EFFEKT SAKNAS

- Om motor finns är effekten obligatorisk.

HEMMAHAMN (=KOMMUN) FELAKTIG

- giltiga hemmahamnar är endast i Sverige befintliga kommuner.

DELÄGARE SAKNAS I REGISTRET

- För registrering av delägaren måste en ÄÄ-trans göras.

RESULTAT AV INMATNINGEN

Transaktionen medför att båten registreras. Registreringsbevis ut-sänds till ägaren/postmottagaren. Transaktionen tilldelar en reg-isterbeteckning med tillhörande checksiffra, vilken skall noteras på blanketten ("Anmälan om registrering av fritidsbåt").

Registrering av fritidsbåt, enstaka el slinga	880701	BR	2.07T
--	--------	----	-------

1. BR
2. a) Om slinginmatning Sänd
 - b) Om enstaka, gå till punkt 3
3. Ägarnummer
4. Andel
5. Sänd
6. a) Om ÄGAREN SAKNAS - MATA
IN FÖLJANDE UPPGIFTER
....erhålls som svar Namn, adress, postnr, postadress,
telenr, 8,
- b) Om namn och adress
redovisas på skärmen,
kontrollera uppgifterna.
Är uppgifterna riktiga? 8,
7. Om namn inte stämmer,
kontrollera att personnr
är rätt inmatat, gör fel-
signal (F1) och utredning,
annars gör felsignal och
börja om från början.
8. *Identitet och skrov*

Båtens namn, tab, hemmahamn, tab,
fabrikat/modell, tab, tillv nr,
tab, tillv år, tab, längd, tab,
bredd, tab, ant mast för segel,
tab, skrovfärg, tab, överbygg-
nadsfärg, tab, byggn matrl, tab,
VHF-anropssign, tab, fast el bär-
bar, tab, PR-radio, tab, mobil-
telenr, tab,

Motor/er ant motorer, tab, sammanlagd
effekt, tab, hk/kw, tab,

Motor 1 fabrikat, tab, modell o motornr,
tab, motortyp, tab, drivmedel,
tab,

Motor 2 fabrikat, tab, modell o motornr,
tab, motortyp, tab, drivmedel,
9. Sänd
10. *Övriga delägare* personnr, tab, andel
11. Sänd

Registrering av fritidsbåt, slinga	880701		BR	2.07L2	
---------------------------------------	--------	--	----	--------	--

IN BR

IN ägarnummer, andel
/xxx OBS ADRESSUTREDNINGxxx/

UT namn, adress, postnummer, postanstalt

IN värde/, tab, värde/, tab, värde/

BILAGA 5**SSF • STÖLDSKYDDSFÖRENINGEN**

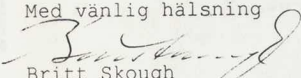
Torkel Sölve.

Översänder härmed enligt begäran uppgifter om vilka uppgifter som för närvarande registreras i det frivilliga båtregistret. Vissa uppgifter är obligatoriska. Jag har markerat dessa med fetstil.

Personuppgifter:**Efternamn/ firma****Förnamn****Födelsedatum/organisationsnummer****Adress, postnummer och postadresss****Telefonnummer bostad och arbete****Båtuppgifter:****Båtens dopnamn****Hemmahamn****Kommun****Båtklubb****Båtfabrikat****Tillverknings-/skrovnummer****Tillverkningsår****Längd och bredd****Antal master och segelnummer****Skrov- och överbyggnadsfärg****Byggnadsmaterial****VHF-anläggning /anropsnummer samt fast eller bärbar/****Max. hastighet för motorbåt****Särskild märkning av båten****Motoruppgifter.****Motorfabrikat****Modell****Tillverkningsår****Effekt i HK****Motortyp****Motornummer****Drevnummer****Sköldnummer****Försäkringsuppgifter:****Försäkringsbolag****Försäkringsnummer****Begynnelsedatum**

Dessutom kan noteras om och när en båt eller motor stulits samt om någon utredning pågår beträffande båten.
Vi kan även notera "fri text" under särskilda noteringar.

Med vänlig hälsning


Britt Skough

tel. 08 783 7529

Kopia till Anders Beskow, Försäkringsförbundet

BILAGA 6**SSF ● STÖLDSKYDDSFÖRENINGEN**

Antal användare av fritidsbåtregistret samt antal frågor under år 1995

Polisen

14 st olika polismästardistrikt

134 st användare

c:a 2.950 st gjorda frågor mot registret

Sjöfartsverket

STAB-sjöräddning

MRCC-Göteborg

MRCC-Stockholm

51 st användare

c: 210 st frågor mot registret

Larmtjänst

29 st användare

c:a 2.500st frågor mot registret

Försäkringsbolag

631 st användare

c:a 60.600 st transaktioner

SSF

2 st användare

c:a 272.000 st transaktioner

Antal identifierade och återfunna stulna båtar under 1995

Identifierade c:a 500 st båtar

Återfunna stulna ett 60-tal

/utöver dessa har en nyregistrerad stulen båt lett till uppkläring av en båtstöldliga och ett 20-tal båtar har hitintills återfunnits

C:a 1.500 st nya båtar har tillförts registret under år 1995

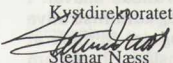
BILAGA 7**EN KORT ORIENTERING OM FRITIDSBÅTFORHOLD
I NORGE**

- 1 **Lov om registrering og merking av småfartøyer av 3.des. Nr. 3. 1948.** Denne er i praksis fortsatt gjeldende inntil ny vedtatt lov blir iverksatt, se denne. Det er politiet som står for registrering og kontroll. Registeret har hele tiden hatt store mangler grunnet manglende oppdateringer, se vedlegg merket 1.
- 2 **Fritidsbåten, NOU 1978:32.** En utredning fra Miljøverndepartementet som ikke ga noen konkrete resultater / beslutninger i den etterfølgende Stortingsbehandling, kfr. St meld nr 83 (1980-81) Om fritidsbåten, St meld nr 83 (1981-82) Tilleggsmelding etter regjeringsskifte og Innst S nr 159 (1982-83), se vedlegg merket 2.
- 3 **Forskrift av 11 desember 1981 nr. 3807 om minstealder mv. for fører av visse maskindrevne fartøy under 25 registertonn brutto,** fastsatt ved Kgl. res., og forvaltet av Sjøfartsdirektoratet, se vedlegg merket 3.
- 4 **Fritidspolitikken. Rapport fra en arbeidsgruppe oppnevnt av Miljøverndepartementet 1988.** En sentral person i denne sammenheng og som har stelt med fritidsbåtspørsmål i Miljøverndepartementet i en årrekke er åvd. dir. Harald Ruberg, leder for seksjon for friluftsliv i departementet.
- 5 **Forskrift om forbud mot bruk av fritidsfartøy uten effektiv lyddemping i eksossystemet** fastsatt av Miljøverndepartementet 7. juli 1989, se vedlegg merket 5.
- 6 **Ot. prp. nr. 35 (1993-94). Om lov om registrering av fritids- og småbåter.** Loven er vedtatt og registeret er besluttet lagt til Fredrikstad. En prosjektgruppe i Toll- og avgiftsdirektoratet under Finans- og tolldepartementet er i gang med arbeidet som ventes fullført sommeren 1997 da det nye registeret ventes operativt. Prosjektleder er Tone Olavsén i direktoratet, se vedlegg merket 6.
- 7 **Europaparlaments-og Rådsdirektiv 94 / 25 / EF av 16. juni 1994 om tilnærming av medlemsstatenes lover og forskrifter om lystfartøy.** Barne- og familiedepartementet har fått ansvaret med gjennomføringen av direktivet i norsk rett.
- 8 **Lov av 27. april 1995 nr. 16 om trygg bruk av fritidsfartøy** med tilhørende forskrift av 8. mai 1995 om flyteutstyr om bord på fritidsbåter som forvaltes av Sjøfartsdirektoratet, se vedlegg merket 8.
- 9 **RAPPORT fra Arbeidsgruppe til bekjempelse av ulykker med fritidsfartøy** avgitt av Utenriksdepartementet juni 1996. Denne gir en kort og grei oppsummering av de fleste forhold rundt fritidsfartøyer. Sentral person i arbeidet med rapporten var åvd. dir. Aage Os i departementets Skipsfartsavdeling, se vedlegg merket 9.

Foruten disse 9 punktene gir sistnevnte rapport (9) en mer detaljert oversikt over hva som tidligere er gjort innenfor feltet med tilhørende lover og forskrifter.

Som det fremgår er det andre departementer / direktorater enn Kystdirektoratet som tar seg av forholdet omkring fritidsbåtpolitikken i Norge.

Kystdirektoratet Oslo 23. september 1996



Steinar Næss

Ot.prp. nr. 35

(1993–94)

Om lov om registrering av fritids- og småbåter

*Tilråding fra Finans- og tolldepartementet av 18. mars 1994,
godkjent i statsråd samme dag.*

1. INNLEDNING

Finansdepartementet legger med dette frem forslag til lov om registrering av fritids- og småbåter (fritids- og småbåtregisteret). Hovedhensikten med forslaget er å gi lovhjemmel for å opprette et landsomfattende sentralt EDB-basert register som skal ivareta hensynet til de offentlige og private brukere som har behov for opplysninger om fritids- og småbåtflåten.

Registeret vil således ha et vidt formål som omfatter; trafikkssikkerhetsformål til sjøs, forskning og samfunnsplanlegging, ivaretagelse av miljøvern hensyn, beredskapsformål, innkreving av skatt, avgifter, toll og gebyrer i tilknytning til båter og båtmotorer, forsikringsformål, politietterforskning, forbruksundersøkelser og informasjon. Fritids- og småbåtregisteret foreslås ikke benyttet eller utlevert til kommersielle formål.

De viktigste endringene i lovutkastet i forhold til nåværende registreringsordning, som er regulert i lov av 3. desember 1948 nr. 3 om registrering og merking av småfartøyer, er først og fremst at registeret skal være et sentralt register som skal drives ved bruk av moderne datateknologi. Videre vil det være forskjeller med hensyn til hvilke båter som er registreringspliktige. Etter forslaget vil fritids- og småbåt med fast havn her i landet, samt båter som brukes her i landet av person med fast oppholdssted i Norge, være registreringspliktige. Unntatt fra registreringsplikten blir båter som er mindre enn 4,5 meter. Dette gjelder dog bare dersom de ikke er utstyrt med motor. Båter med lengde 4,5 meter eller mer blir unntatt på vilkår av at de verken har seil eller motor. Båter som pliktes registrert i henhold til andre lover blir ikke omfattet av denne loven.

Det foreslås at registeret administrativt legges under Finansdepartementet. Departementet tar sikte på at det skal legges til og bygges opp av Toll- og avgiftsdirektoratet.

Det foreslås at loven, med unntak av kap. II, iverksettes straks, og at kap. II iverksettes og gjeldende lov oppheves fra det tidspunkt Kongen bestemmer.

Forslaget bygger på en utredning fra en interdepartemental arbeidsgruppe nedsatt av Finansdepartementet. Gruppen hadde primært som mandat å legge frem utkast til ny lov om registrering av fritidsbåter.

I proposisjonens kap. 2 angis bakgrunnen for forslaget. Det fremgår der at dagens registreringssystem for fritids- og småbåter er beheftet med betydelige mangler - noe som innebærer at de lokale registrene ikke er egnet til å ivareta vesentlige offentlige oppgaver og hensynet til private interesser og brukere. I kap. 3 gjennomgås de ulike behov for et nytt sentralt fritids- og småbåtregister. I kap. 4 angis registreringsordninger i andre land. I kap. 5 redegjøres for alternative muligheter, herunder om det nye registeret bør være offentlig eller privat, om registrering bør være frivillig eller pliktig, og om det bør etableres et helt nytt register eller en videreutvikling av eksisterende registre. I kap. 6 omtales organiseringen av registeret, herunder hvilket departement som skal ha det overordnede ansvar. I kap. 7 angis de økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget, og det fremgår at etableringskostnadene er anslått til mellom 20 og 30 mill. kroner og de løpende driftsutgiftene til om lag 7,5 mill. kroner i et ordinært driftsår. I kap. 8 gjennomgås lovutkastet. Høringsinstansenes uttalelser og departementets kommentarer er inntatt under de aktuelle bestemmelser.

UTGIFTER OCH INKOMSTER FÖR DEN OFFENTLIGA SEKTORN SOM BÅTLIVET
ÅSTADKOMMER I FINLAND

The Helsinki Research Institute for Business Administration - 1991

BILAGA 8

Inkomster (1989)	Mmk
Båtproduktion och -handel	
- omsättningsskatt	163
- tullinkomster och utjämningskatt	16
- skatt från löneinkomster	73
Handel med båtmotorer	
- omsättningsskatt	24
- tullinkomster och utjämningskatt	12
- skatt från löneinkomster	8
Handel med båttillbehör	
- omsättningsskatt	32
- tullinkomster och utjämningskatt	..
- skatt från löneinkomster	5
Reparations- och serviceverksamhet	
- omsättningsskatt	21
- skatt från löneinkomster	8
Avgifter i båthamnar	
- omsättningsskatt	..
- skatt från löneinkomster	..
Båtförsäkringar	
- försäkringsskatter	12
- skatt från löneinkomster	..
Bränsleförbrukning	
- bränsle- och omsättningsskatt	60
- skatt från löneinkomster	2
Inkomster från gästhamnar (dagligvaror och restaurangbesök)	
- omsättningsskatt	4
- skatt från löneinkomster	2
Sammanlagt	442
Utgifter (1989)	
Båtleder och -rutter	
- byggnad och underhåll	20
Räddningsverksamhet	9
Båthamnar	
- byggnad och underhåll	60
Sammanlagt	89

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till
sjötrafiklag

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en ny sjötrafiklag, som ersätter den nuvarande lagen om båttrafik. Syftet med sjötrafiklagen är både att främja säkerheten inom sjötrafiken och att förebygga olägenheter som användningen av farkoster kan orsaka miljön m.m. Sjötrafiklagen innehåller stadganden gällande dem som färdas på vatten, farkoster och deras utrustning samt trafik på vatten.

Sjötrafiklagen skall gälla alla fordon och anordningar som är avsedda för färd på vatten. Utöver traditionella båtar omfattar lagens tillämpningsområde t.ex. vattenskotrar och svävarer. På fartyg som används för handelssjöfart tillämpas dock fortfarande i första hand sjölagen och lagen om tillsyn över fartygssäkerheten till de delar de behandlar frågor som omfattas av denna proposition.

Närmare stadganden och bestämmelser om farkoster och deras utrustning, inklusive den minimiutrustning som krävs i farkoster, utfärdas genom förordning och sjöfartsstyrelsens beslut. Avsikten är att i stadgandena och bestämmelserna beakta vad som bestäms i Europeiska gemenskapens direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar. Genom förordning och sjöfartsstyrelsens beslut stadgas dessutom, på det sätt som direktivet förutsätter, om konstaterandet av att fritidsbåtar och viss utrustning till dessa uppfyller kraven. De nya kraven om minimiutrustning tillämpas emellertid först under 1997 års seglingssäsong.

Om det finns skäl att misstänka att en farkost eller dess utrustning kan äventyra säkerheten eller hälsan, kan statsrådet i enlighet med bestämmelserna i ovan nämnda direktiv förbjuda import, tillverkning, marknadsföring eller användning av farkosten eller dess utrustning.

En farkost som skall införas i båtregistret får liksom för närvarande framföras endast

av en person som har fyllt 15 år. Sjöfartsstyrelsen kan dessutom av särskilda skäl bestämma att den som framför en farkost av viss typ eller en enskild farkost skall ha fyllt 18 år och att han besitter de kunskaper och den förmåga att framföra farkosten som sjöfartsstyrelsen förutsätter.

Enligt propositionen skall det fortfarande vara möjligt att utfärda regionala förbud som förbjuder och begränsar trafik med farkoster. Besluten kan också gälla fartyg som används för handelssjöfart. Avsikten är att ordna meddelandet av besluten så att sjöfartsverket meddelar beslut som gäller de allmänna farlederna. För utmärkningen av förbuden och begränsningarna ansvarar då den som upprätthåller farleden. Beträffande övriga vattenområden hör det till de regionala miljöcentralernas befogenheter att fatta beslut, varvid den kommun vars område berörs av förbudet eller begränsningen ansvarar för att förbuds- och begränsningsmärken sätts upp och underhålls. Enligt propositionen kan det också utfärdas regionala förbud eller begränsningar gällande en viss typ av farkost.

Propositionen innehåller också nya stadganden gällande tillsyn över sjötrafiken. På fartyg som används för handelssjöfart tillämpas dock i första hand lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

I detta skede föreslås inga reformer av stadgandena om registrering av båtar. Det stadgande i lagen om båttrafik gällande registrering av motorbåtar som säger att genom förordning kan bestämmas att motorbåtar skall registreras, förblir i kraft tills vidare. Likaså förblir stadgandena om registrering av motorbåtar i förordningen om båttrafik i kraft.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 16 juni 1996, samtidigt som direktivet gällande fritidsbåtar.

Nr 463

Sjötrafiklag

Given i Nådendal den 20 juni 1996

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

1 kap.

Allmänna stadganden

1 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att främja säkerheten inom sjötrafiken samt att förebygga olägenheter som användningen av farkoster kan orsaka naturen och den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt intresse eller enskilt intresse.

För främjande av säkerheten inom sjötrafiken och förebyggande av olägenheter skall också iaktas vad som stadgas i någon annan lag.

2 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på farkoster och användningen av dem på vattenområden.

Denna lag tillämpas på fartyg som används för handelssjöfart till den del det inte stadgas särskilt om dem i sjölagen (674/94), lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/95) eller i någon annan lag.

3 §

Definition

I denna lag avses med farkoster färdmedel och anordningar som har kontakt med vatten och som är avsedda för färd på vatten.

4 §

Rätt att färdas på vattenområden

Var och en har rätt att färdas på vattenområden så som stadgas i 1 kap. 24 § vattenlagen (264/61), om inte något annat följer av denna lag.

2 kap.

Stadganden som gäller dem som färdas på vatten

5 §

Allmänna skyldigheter för dem som färdas på vatten

Var och en som färdas på vatten med en farkost skall iaktta den omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver och förfara så att han inte utan tvingande skäl försvårar eller stör andras färd på vatten och inte heller åstadkommer fara eller skada för andra eller fara eller avsevärda eller onödiga olägenheter eller störningar för naturen eller den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt eller enskilt intresse.

Den som framför en farkost skall iaktta trafikreglerna för sjötrafiken och de påbud, förbud och begränsningar som sjötrafikmärken eller ljussignaler anger.

En tillsynsmyndighet som utför ett brådskande tjänste-, sjuktransport- eller räddningsuppdrag eller den som framför en farkost som tillhör räddningsverket eller en sjöräddningsenhet eller försvarsmakten får,

RP 66/96

TrUB 6/96

RSv 87/96

Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG; EGT nr L 164, 16.6.1994, s. 15

när uppdraget kräver det, med iakttagande av nödvändig försiktighet på inre farvatten avvika från ovan avsedda trafikregler, påbud, förbud och begränsningar med undantag för väjningsplikten. Om omständigheterna kräver det, skall särskilda ljud- och ljussignaler därvid avges.

6 §

Allmänna krav som gäller den som framför en farkost

En farkost får inte framföras av en person som med hänsyn till förhållandena inte innehar den ålder och inte besitter den förmåga och skicklighet som krävs.

En motordriven farkost som skall registreras får framföras endast av en person som har fyllt 15 år.

Sjöfartsstyrelsen kan, med beaktande av farkostens storlek, slag, det ändamål för vilket den används och det område där den färdas, bestämma att den som framför en viss farkosttyp eller en enskild farkost skall ha fyllt 18 år och ha visat sig besitta de kunskaper och den förmåga som sjöfartsstyrelsen närmare kräver för framförandet av ifrågakarande farkosttyp eller enskilda farkost.

7 §

Överlåtelse av farkost att framföras av andra

En farkost får inte överlämnas att framföras av någon som inte uppfyller de krav beträffande ålder, förmåga och skicklighet som uppställs i 6 §.

3 kap.

Stadganden som gäller farkoster

8 §

Farkosters konstruktion, utrustning och skick

En farkost skall ha en sådan konstruktion och utrustning, vara i ett sådant skick och ha sådana övriga egenskaper att den är säker på alla de farvatten där den används.

En farkost skall dessutom vara sådan att användningen av den inte orsakar betydande eller onödiga olägenheter för naturen eller den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande

av naturen för rekreation eller något annat allmänt eller enskilt intresse.

9 §

Krav som gäller farkoster och deras utrustning

Om farkosters konstruktion och deras motorer samt utrustning och tillbehör kan genom förordning utfärdas sådana stadganden som anses nödvändiga för säkerheten, de allmänna ordningen eller förebyggandet av olägenheter för miljön.

Sjöfartsstyrelsen kan, enligt vad som stadgas genom förordning, meddela närmare föreskrifter och anvisningar om egenskaperna konstruktionen, slaget, antalet, skicket och användningen i fråga om farkoster och deras motorer samt utrustning och tillbehör. Dessutom kan sjöfartsstyrelsen, enligt vad som stadgas genom förordning, i enskilda fall bevilja undantag från de stadganden som gäller farkosters konstruktion, motor, utrustning och tillbehör.

10 §

Förbud och begränsningar som gäller import, tillverkning, marknadsföring och användning av farkoster

Om det finns grundad anledning att mistänka att en farkost eller dess motor, utrustning eller tillbehör kan äventyra personers, föremåls eller miljöns säkerhet eller hälsan har statsrådet efter att ha hört tillverkaren eller importören rätt att förbjuda eller begränsa importen, tillverkningen, marknadsföringen och användningen av farkosten, motorn, utrustningen eller tillbehöret.

Genom förordning stadgas närmare om det förfarande som iakttas när beslut om förbud och begränsningar fattas.

4 kap.

Stadganden som gäller färd med farkoster

11 §

Skyldighet att stanna

En farkost skall, genast när det kan ske säkert, stannas på en klart iakttagbar prejningssignal av en tillsynsmyndighet.

Om prejnings signaler stadgas närmare genom förordning.

12 §

Granskning av farkoster och förhindrande av deras användning

En farkosts förare är skyldig att iaktta de föreskrifter som tillsynsmyndigheterna meddelar för granskning av farkostens konstruktion, utrustning, skick och dokument samt att tillåta granskning av farkostens sjöduglighet liksom även skrovets och motorns identifieringsuppgifter. Tillsynsmyndighetens granskning får inte orsaka oskälig skada eller olägenhet.

Tillsynsmyndigheten kan hindra eller avbryta en farkosts färd, om den är förenad med uppenbar risk för olycka eller störande av allmän ordning eller olägenhet för miljön.

När tillsynsmyndigheten avbryter en farkosts färd ansvarar ägaren eller innehavaren för farkost som måste bogseras, har ankrats eller lämnats vid en strand eller brygga. Om ägaren eller innehavaren inte är i stånd här till eller om farkosten har tagits i bruk olovligt, skall myndigheten i mån av möjlighet ta hand om farkosten.

13 §

Skyldighet att visa upp dokument

De dokument som enligt särskilda stadganden och bestämmelser krävs i fråga om en farkosts förare samt i fråga om själva farkosten och dess utrustning skall medföras när farkosten är i användning. Saknas ett sådant dokument, är farkostens förare skyldig att inom en av tillsynsmyndigheten utsatt skälig tid visa upp dokumentet för tillsynsmyndigheten på sin hemort eller en annan tillsynsmyndighet som anvisas vid granskningen.

14 §

Ledning av sjötrafiken

Sjöfartsverket kan för ledning av sjötrafiken och för övervakning i anslutning därtill meddela anvisningar och föreskrifter som gäller färd med farkoster.

15 §

Regionala förbud och begränsningar

Trafik med farkoster på ett visst vattenom-

råde kan förbjudas för viss tid eller tills vidare eller begränsas, om förbudet eller begränsningen provas vara nödvändig till skydd för trafiken, miljön, fisket eller någon annan näring eller för allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt intresse.

Beslut om förbud och begränsningar som gäller allmänna farleder fattas av sjöfartsverket och beträffande andra vattenområden av den regionala miljöcentralen.

Förbuden eller begränsningarna, med undantag för hastighetsbegränsningar, gäller inte användningen av farkoster som behövs för arbetet eller på grund av bostadens läge och inte heller användningen av svårt rörelsehindrade personers farkoster, om inte något annat bestäms i beslutet av särskilt vägande skäl. Trafik som är nödvändig för utförande av tjänsteuppdrag, sjuktransporter och räddningsåtgärder eller av andra motsvarande saker är tillåten oberoende av förbud eller begränsningar. Detsamma gäller försvarsmaktens verksamhet.

16 §

Förbud och begränsningar som gäller farkoststyper

Om användningen av en viss motordriven farkoststyp medför särskilt betydande olägenheter för naturen eller den övriga miljön, fisket eller någon annan näring, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt intresse, kan den regionala miljöcentralen eller, om det är fråga om en farkost som används för handelssjöfart, sjöfartsverket, förbjuda eller begränsa användningen av denna farkoststyp på ett visst område.

17 §

Behandlingen av förbuds- och begränsningsärenden

En framställan om att förbud eller begränsningar som avses i 15 och 16 §§ skall utfärdas kan göras av kommunen eller en kommunmedlem eller av en sådan myndighet, sammanslutning eller ägare till ett vattenområde som berörs av saken. En framställan om utfärdande av förbud eller begränsningar kan också göras av sjöfartsverket eller den regionala miljöcentralen.

1100

INT 403

Innan förbud eller begränsningar utfärdas skall den regionala miljöcentralen eller sjöfartsverket höra den kommun vars område förbudet eller begränsningen gäller samt ge de myndigheter, sammanslutningar, ägare till vattenområden och andra som berörs av saken tillfälle att bli hörda.

Utfärdas ett förbud eller en begränsning på framställan av kommunen, skall förbudet eller begränsningen utformas enligt framställningen, om det inte är nödvändigt att avvika från denna med hänsyn till principen om ett opartiskt bemötande av medborgarna eller med hänsyn till den regionala enhetligheten eller av andra särskilda orsaker.

18 §

Ikraftträdande av förbud och begränsningar

Den regionala miljöcentralen eller sjöfartsverket kan bestämma att dess beslut om förbud eller begränsningar även om det överklagas skall träda i kraft på det sätt som bestäms i beslutet och efter det att beslutet har tillkännagivits. Besvärinstansen kan dock förbjuda att beslutet verkställs.

19 §

Utmärkning av förbud och begränsningar

Förbud eller begränsningar skall, om möjligt, utmärkas på det vattenområde som de gäller eller i dess närhet. För utmärkningen av förbud eller begränsningar i en allmän farled ansvarar den som upprätthåller farleden och på andra ställen den kommun vars område förbudet eller begränsningen gäller.

Som förbuds- och begränsningsmärken används sjötrafikmärken som överensstämmer med sjöfartsstyrelsens beslut.

Vid placeringen av märken som utvisar förbud och begränsningar iakttas vad 4 kap. 5 § vattenlagen stadgar om rätt för den som sätter i stånd en allmän farled att i vattendraget eller på dess strand placera ut säkerhetsanordningar för sjöfarten.

20 §

Ändring av beslut om förbud eller begränsningar

Ett beslut om förbud eller begränsningar som har meddelats enligt 15 eller 16 § kan ändras, om de förhållanden som rådde när beslutet fattades väsentligen har förändrats

eller om det senare konstateras att de har varit väsentligen andra än vad som förutsattes då beslutet meddelades. Härvid skall 15—19 §§ iakttas i tillämpliga delar.

5 kap.

Särskilda stadganden

21 §

Tillstånd till tävlingar och övningar

För återkommande eller permanent anordnande av tävlingar eller övningar med motordrivna farkoster på samma vattenområde skall, utöver vad som på något annat ställe i lag stadgas om tillståndsplikt, tillstånd sökas hos kommunens miljövärdmyndighet. Tillstånd behövs dock inte för ett område som i en stads- eller byggnadsplan har reserverats för ändamålet och inte heller för ett område för vilket har beviljats miljötillstånd enligt lagen om miljötillståndsförfarande (735/91).

Tillstånd skall också sökas för anordnande av ett enskilt evenemang, om evenemanget förväntas orsaka betydande olägenheter för miljön.

Tillstånd till en tävling eller övning som genomförs på flera kommuners område beviljas av den regionala miljöcentralen. Tillstånd till tävling eller övning som genomförs på flera regionala miljöcentralers område beviljas av den regionala miljöcentral på vars område tävlingen huvudsakligen genomförs.

En förutsättning för tillstånd som avses i denna paragraf är att evenemanget i fråga uppfyller tillräckliga säkerhetskrav och att verksamheten inte medför oskäligen olägenheter för naturen eller den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt intresse. Tillstånd kan beviljas endast om vattenområdets ägare har gett sitt samtycke. Om vattenområdet hör till ett gemensamt områdes icke konstituerade delägarlag, kan samtycke även ges av ett fiskelags styrelse.

Tillstånd behövs dock inte för övningar som genomförs av brand- och sjöräddningsväsendet eller av försvarsmakten eller gränsbevakningsväsendet.

22 §

Sökande av ändring

Ändring i ett beslut enligt denna lag av en

regional miljöcentral eller sjöfartsverket får sökas hos länsrätten genom besvär. Besvär som gäller ett beslut som en regional miljöcentral har meddelat med stöd av 15 § 2 mom., 16 § eller 21 § 3 mom. eller som sjöfartsverket har meddelat med stöd av 15 § 2 mom. eller 16 § behandlas i den länsrätt som vars domkrets största delen av det vattenområde som beslutet gäller är beläget. Annars bestäms den behöriga länsrätten enligt inom vilken länsrätts domkrets den myndighet som har fattat det överklagade beslutet har sitt verksamhetsställe.

På sökande av ändring tillämpas lagen om ändringssökande i förvaltningsärenden (154/50).

23 §

Tillsyn

Den allmänna tillsynen över att denna lag iakttas ankommer på sjöfartsverket. Beträffande förebyggandet och bekämpningen av olägenheter för miljön ankommer den allmänna tillsynen över att lagen iakttas på den regionala miljöcentralen inom dess verksamhetsområde. Användningen av farkoster på vattenområden övervakas av sjöfartsverket, polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket.

24 §

Straff

Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot denna lag eller stadganden eller föreskrifter som meddelats med stöd av den, skall för *sjötrafikföreselse* dömas till böter, om inte strängare straff för gärningen stadgas i någon annan lag.

Den som uppsåtligt eller av grov oaktsamhet bryter mot denna lag eller stadganden eller föreskrifter som meddelats med stöd av den så att gärningen är ägnad att medföra allvarlig fara för annans liv eller hälsa eller för naturen eller den övriga miljön, skall för *sjötrafikbrott* dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

25 §

Åtgärdseftergift och anmärkning

Vid sjötrafikföreselse får eftergift ske i fråga om anmälan, åtal och straff, om för-

seelsen med beaktande av omständigheterna är ringa.

Om föreseelsen uppenbarligen är sådan som stadgas i 1 mom., kan tillsynsmyndigheten utan att vidta andra åtgärder tilldela den som gjort sig skyldig till föreseelsen en anmärkning.

26 §

Närmare stadganden och föreskrifter

Närmare stadganden om verkställigheten av denna lag och om konstaterandet av att farkoster och deras utrustning överensstämmer med kraven utfärdas genom förordning.

Närmare stadganden om ledning av sjötrafiken och övervakning i anslutning därtill kan utfärdas genom förordning.

Genom förordning stadgas också om trafikregler för sjötrafiken och utmärkning av farleder.

Sjöfartsstyrelsen kan, enligt vad som stadgas genom förordning, meddela närmare föreskrifter om konstaterandet av att farkoster och deras utrustning överensstämmer med kraven, ledning av sjötrafiken och övervakning i anslutning därtill, trafikregler för sjötrafiken och utmärkning av farleder.

27 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1996.

Genom denna lag upphävs lagen den 28 februari 1969 om båttrafik (151/69) jämte ändringar. Dock förblir 2 § lagen om båttrafik och de förordningar som har utfärdats med stöd av lagen om båttrafik i kraft tills vidare. Till straff för brott mot stadgandena i dessa förordningar och mot bestämmelser som utfärdats med stöd av dem döms enligt denna lag.

Åtgärder som verkställigheten av denna lag förutsätter får vidtas innan den träder i kraft.

28 §

Övergångsstadgande

Ett förbud eller en begränsning som länsstyrelsen eller den regionala miljöcentralen har meddelat med stöd av lagen om båttrafik, som upphävs i 27 §, är i kraft den tid som nämns i beslutet om förbudet eller be-

gränsningen, om inte beslutet ändras eller upphävs med stöd av denna lag.

Likasa gäller förbud eller begränsningar enligt 3 a § lagen om båttrafik utfärdade av en myndighet i en frikommun i överensstämmelse med beslutanderätt som har överförs med stöd

av 2 § 9 punkten lagen om rätt för frikommuner att avvika från vissa stadganden och bestämmelser under den tid som nämns i beslutet, om beslutet inte ändras eller upphävs med stöd av denna lag.

Nådendal den 20 juni 1996

Republikens President
MÁRTTI AHTISAARI

Trafikminister *Tuula Linnainmaa*

Nr 464

Förordning om fritidsbåtars säkerhet

Given i Nådendal den 20 juni 1996

På föredragning av trafikministern stadgas med stöd av 9, 10 och 26 §§ sjötrafiklagen av den 20 juni 1996 (463/96):

1 §

Tillämpningsområde

Denna förordning tillämpas på fritidsbåtar, delvis färdigställda fritidsbåtar och den utrustning som anges i bilaga 2 till fritidsbåt-direktivet.

Följande omfattas inte av denna förordning:

1) båtar avsedda endast för hastighetstävling, inbegripet roddbåtar och övningsroddbåtar som av tillverkaren är försedda med märkning om tävlingsbruk,

2) kanoter och kajaker, gondoler och vattencyklar,

3) segelbrädor,

4) motordrivna surfingbrädor, vattenskotrar och andra liknande motordrivna farkoster,

5) individuellt byggda kopior av historiska båtar, konstruerade före 1950, byggda huvudsakligen i ursprungligt material och märkta av tillverkaren som kopia,

6) experimentbåtar, såvida de inte därefter släpps ut på gemenskapens marknad,

7) båtar byggda för eget bruk, förutsatt att de därefter under en femårsperiod räknat från byggandet inte släpps ut på gemenskapens marknad,

8) båtar som är särskilt avsedda för att ha besättning och befordra passagerare kommersiellt, om inte annat följer av 2 § 1 punkten, ej heller sådana båtar som avses i rådets direktiv (82/714/EEG) om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart, oavsett antal passagerare,

9) undervattensbåtar,

10) sväware och

11) bärplansbåtar.

2 §

Definitioner

I denna förordning avses med:

1) *fritidsbåt* varje båt, oavsett typ och framdrivningssätt, som har en skrovlängd på 2,5—24 m mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder och som är avsedd för sport- och fritidsändamål; den omständigheten att samma båt kan användas för charterverksamhet eller för fritidsbåtutbildning hindrar inte att den omfattas av detta direktiv när den släpps ut på marknaden för fritidsändamål,

2) *fritidsbåtdirektivet* Europaparlamentets och rådets direktiv (94/25/EG) om tillnärm-

RP 66/96

TrUB 6/96

RSv 87/96

Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG; EGT nr L 164, 30.6.1994, s. 15

ning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar,

3) *harmoniserad standard* en standard som är upptagen i Europeiska gemenskapernas officiella tidning i förteckningen över harmoniserade standarder,

4) *konstruktionskategori* en anspråksnivå som bestämts enligt fritidsbåtens driftförhållanden och

5) *modul* ett förfarande för bedömning av överensstämmelse.

3 §

Utsläppande på marknaden och i bruktagande

Fritidsbåt eller utrustning som avses i denna förordning får placeras på marknaden och tas i bruk för avsett ändamål endast om den inte äventyrar säkerheten och hälsan för människor eller medför fara för egendom eller miljön när den är korrekt byggd och underhållen.

4 §

Väsentliga krav

Fritidsbåtar som skall släppas ut på marknaden och tas i bruk, deras utrustning och installationen av denna utrustning skall uppfylla de väsentliga krav avseende säkerhet, hälsa, miljö- och konsumentskydd som föreskrivs i bilaga 1 till fritidsbåtdirektivet. Fritidsbåtarna och deras utrustning skall förses med CE-märkning enligt bilaga 4 till fritidsbåtdirektivet.

Sådana fritidsbåtar och sådan utrustning till dem som uppfyller kraven i de nationella stadganden som överensstämmer med de harmoniserade standarderna anses uppfylla kraven i bilaga 1 till fritidsbåtdirektivet.

5 §

Förevisande

Även om en fritidsbåt eller utrustningen till den inte uppfyller kraven i 4 §, kan den förevisas på utställningar, handelsmässor eller demonstration, om det därvid klart anges att den inte får saluföras eller tas i bruk förrän den uppfyller kraven.

6 §

Delvis färdigställda fritidsbåtar

Delvis färdigställda fritidsbåtar kan släppas

ut på marknaden, om tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen eller den person som ansvarar för utsläppandet på marknaden, i enlighet med bilaga 3 a till fritidsbåtdirektivet försäkrar att de är avsedda att färdigställas av andra.

7 §

Enstaka utrustning

En utrustning som har den CE-märkning som avses i bilaga 4 till fritidsbåtdirektivet kan släppas ut på marknaden och tas i bruk när den är avsedd att ingå i fritidsbåt i enlighet med den försäkran som avses i bilaga 3 b till fritidsbåtdirektivet och som ges av tillverkaren, hans representant inom gemenskapen eller, i fråga om import från tredje land, av den person som släpper ut utrustningen på gemenskapens marknad.

8 §

Bedömning av överensstämmelse

Innan de fritidsbåtar och den utrustning som omfattas av denna förordning tillverkas och saluförs skall tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen tillämpa följande förfaranden för konstruktionskategorierna A, B, C och D enligt avsnitt 1 bilaga 1 till fritidsbåtdirektivet:

1) på båtar av kategorierna A och B

a) med en skrovlängd understigande 12 m utförs den interna tillverkningskontroll med provningar (modul Aa) som avses i bilaga 6 till fritidsbåtdirektivet, och

b) med en skrovlängd på 12–24 m utförs den EG-typkontroll (modul B) som avses i bilaga 7 till fritidsbåtdirektivet, kompletterad med det säkerställande av överensstämmelse med typen (modul C) som avses i bilaga 8 till fritidsbåtdirektivet, eller någon av följande moduler B + D (bilaga 9 till direktivet; kvalitetssäkring av tillverkaren), B + F (bilaga 10 till direktivet; produktverifikation), G (bilaga 11 till direktivet; verifikation av enstaka objekt) eller H (bilaga 12 till direktivet; fullständig kvalitetssäkring),

2) på båtar av kategori C

a) med en skrovlängd på 2,5–12 m utförs den interna tillverkningskontroll (modul A) som avses i bilaga 5 till fritidsbåtdirektivet när de harmoniserade standarder som rör avsnitt 3.2 och 3.3 i bilaga 1 till fritidsbåt-

direktivet uppfylls; om kraven i dessa harmoniserade standarder inte uppfylls, utförs den interna tillverkningskontroll med provningar (modul Aa) som avses i bilaga 6 till fritidsbåtdirektivet,

b) med en skrovlängd på 12—24 m utförs den EG-typkontroll (modul B) som avses i bilaga 7 till fritidsbåtdirektivet, följd av det säkerställande av överensstämmelse med typen (modul C) som avses i bilaga 8, eller någon av följande moduler: B + D, B + F, G eller H, samt

3) på båtar av kategori D med en skrovlängd på 2,5—24 m utförs den interna tillverkningskontroll (modul A) som avses i bilaga 5 till fritidsbåtdirektivet.

På de delar och den utrustning som avses i bilaga 2 till fritidsbåtdirektivet tillämpas något av de förfaranden som omfattar följande moduler: B + C, B + D, B + F, G eller H.

9 §

Anmälda organ

Statsrådet utser de organ som har rätt att utföra de kontroller för bedömning av överensstämmelse som avses i 8 §.

De anmälda organen skall uppfylla de minimikriterier som anges i bilaga 14 till fritidsbåtdirektivet. De organ som uppfyller de kriterier som föreskrivs i de tillämpliga harmoniserade standarderna skall antas uppfylla dessa minimikriterier.

Statsrådet kan återkalla sitt godkännande av ett anmält organ om det konstateras att organet inte längre uppfyller de kriterier som avses i 2 mom.

Statsrådet ser till att Europeiska gemenskapernas kommission och myndigheterna i medlemsstaterna underrättas om ett godkännande enligt 1 mom. och ett återkallande enligt 3 mom.

10 §

CE-märkning

CE-märkningen skall anbringas så att den framträder på ett väl synligt, läsligt och outplånligt sätt på fritidsbåten enligt punkt 2.2 i bilaga 1 till fritidsbåtdirektivet samt på utrustningen eller på förpackningen. CE-märkningen skall åtföljas av identifieringsnumret på det anmälda organ som ansvarar för tillämpningen av de förfaranden som avses i

bilagorna 6, 9, 10, 11 och 12 till fritidsbåtdirektivet.

Anbringandet av varje annan sådan märkning på fritidsbåten eller dess utrustning som kan förväxlas med CE-märkningen eller som minskar CE-märkningens synlighet och läslighet är förbjudet.

Om CE-märkningen har utförts på ett felaktigt sätt, är tillverkaren eller hans representant skyldig att utföra den enligt kraven i denna förordning på det sätt som sjöfartsstyrelsen föreskriver.

11 §

Förbud och begränsningar

Om tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen inte iakttar de föreskrifter som sjöfartsstyrelsen har meddelat med stöd av 10 § 3 mom., kan sjöfartsstyrelsen vidta åtgärder för begränsning eller förbud av utsläppandet på marknaden av fritidsbåten eller dess utrustning eller för återkallelse av försäljningstillståndet.

Sjöfartsstyrelsen skall omedelbart underrätta Europeiska gemenskapernas kommission om de åtgärder som avses i 1 mom.

Om de i 10 § sjötrafiklagen (463/96) avsedda förbud eller begränsningar gällande marknadsföring och användning av sådana fritidsbåtar eller utrustning till dem som omfattas av denna förordning skall statsrådet omedelbart underrätta Europeiska gemenskapernas kommission.

12 §

Tillsynsmyndigheter

Sjöfartsstyrelsen utövar tillsyn över efterlevnaden av denna förordning.

13 §

Närmare bestämmelser

Sjöfartsstyrelsen meddelar vid behov närmare bestämmelser om verkställigheten av denna förordning.

Sjöfartsstyrelsen kan meddela närmare bestämmelser och anvisningar om de krav som ställs på fritidsbåtar och utrustningen till dem samt om bedömningen av fritidsbåtars och deras utrustnings överensstämmelse med kraven.

14 §

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1996.

Nådendal den 20 juni 1996

Fritidsbåtar och utrustning som omfattas av denna förordning och som uppfyller kraven i förordningen om båttrafik (152/69) godkänns för utsläppande på marknaden till och med den 16 juni 1998.

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Trafikminister Tuula Linnainmaa

Torvald Öster

I reviewed our leisure boating expert (Mr Peter Krusberg, phone +358 0 1808328, fax +358 0 1808328) and checked my answers to your questions . He also is the secretary of the association of boat affairs in Finland. He is ready to give you more detailed information if you will need. They are at a moment preparing a water traffic statue which will complete our new water traffic law (came into force 1996.01.07), please find the law text enclosed.

The answers to your questions will be as follows:

In Finland the motor boats must be registered in the following cases:

- a) the power of a outboard motor is over 20 horse power
- b) the power of a inboard motor is over 50 horse power

So there are no longer any regulations concerning the measures of boats as I told on the phone earlier this morning. Notice that it is not necessary to register a sailing boat even if it had more powerful motor than these above mentioned limits.

- 2. The age limit to get permission to drive registered motor boats is 15.
- 3. It is not compulsory to have a responsibility insurance in Finland for any boats.

regards,



PS I will get the report of Boat Register working group (1984) later but unfortunately it also is only in finnish, on the other hand it has only historical meaning because it never became reality (politically accepted) and this matter is now in a desk box. However, this new watertraffic law and its becoming statute in the beginning of next year will have same elements.

394L0025/S

BILAGA 9

30.6.94

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

Nr L 164/15

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 94/25/EG

av den 16 juni 1994

om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 100a i detta,

med beaktande av kommissionens förslag¹,med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 189b i fördraget³, och

med beaktande av följande:

Den inre marknaden skall omfatta ett område utan inre gränser där den fria rörligheten för varor, personer, tjänster och kapital är säkerställd.

Lagar och andra författningar i de olika medlemsstaterna skiljer sig till omfattning och innehåll i fråga om säkerhetskraven på fritidsbåtar. Sådana skillnader riskerar att skapa handelshinder och ojämlika konkurrensvillkor på den inre marknaden.

En harmonisering av nationell lagstiftning är det enda sättet att undanröja dessa hinder för den fria handeln. Detta mål kan inte uppnås på ett tillfredsställande sätt av enskilda medlemsstater. I detta direktiv fastställs endast de krav som är nödvändiga för fritidsbåtars fria rörlighet.

Detta direktiv bör omfatta endast fritidsbåtar som är minst 2,5 och högst 24 m långa, enligt ISO-standard.

Avlägsnandet av tekniska hinder i fråga om fritidsbåtar och utrustning till dessa, i den utsträckning som detta inte kan ske

genom ömsesidigt erkännande av likvärdighet mellan samtliga medlemsstater, bör följa det nya förfarande som föreskrivs i rådets resolution av den 7 maj 1985⁴ och som manar till en definition av grundläggande säkerhetskrav och andra aspekter som är viktiga för det allmänna välbefinnandet. I artikel 100a punkt 3 föreskrivs att kommissionen i sina förslag rörande hälsa, säkerhet, miljö- och konsumentskydd skall utgå ifrån en hög säkerhetsnivå. Dessa grundläggande krav utgör de kriterier som fritidsbåtar, delvis färdiga båtar och utrustning till dessa, separat eller installerade, måste uppfylla.

Därför föreskrivs i detta direktiv endast grundläggande krav. För att underlätta uppgiften att bevisa efterlevnaden av de grundläggande kraven är en harmoniserad europeisk standard enligt bilaga 2 nödvändig för fritidsbåtar och utrustning till dessa. Harmoniserade europeiska standarder upprättas av privata organ och måste bibehålla sin icke bindande status. I detta syfte är Europeiska organisationen för standardisering (CEN) och Europeiska organisationen för standardisering inom elområdet (Cenelec) de erkända organ som är behöriga att anta de harmoniserade standarder som följer de allmänna riktlinjerna för samarbetet mellan kommissionen och dessa två organ, som undertecknades den 13 november 1984. Vid tillämpningen av detta direktiv avses med en harmoniserad standard en teknisk specifikation (europeisk standard eller harmoniseringsdokument) som har antagits av ett av eller båda dessa organ på uppmaning av kommissionen i enlighet med rådets direktiv 83/189/EEG av den 28 mars 1983 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter⁵ och i enlighet med de allmänna riktlinjer som avses ovan.

Med tanke på de risker som användningen av fritidsbåtar och utrustning till dessa innebär är det nödvändigt att inrätta förfaranden för utvärdering av överensstämmelsen med de grundläggande kraven i direktivet. Dessa förfaranden måste inrättas med hänsyn till den risknivå som fritidsbåtar och utrustning till dessa kan innebära. Därför bör varje kategori av överensstämmelse kompletteras med ett lämpligt förfarande eller ett val mellan flera likvärdiga förfaranden. De antagna förfarandena är förenliga med rådets beslut 93/465/EEG av

¹ EGT nr C 123, 15.5.1992, s. 7.² EGT nr C 313, 30.11.1992, s. 38.³ Europaparlamentets yttrande av den 16 november 1992 (EGT nr C 337, 21.12.1992, s. 17). Rådets gemensamma ståndpunkt av den 16 december 1993 (EGT nr C 137, 19.5.1994, s. 1.). Europaparlamentets beslut av den 9 mars 1994 (EGT nr C 91, 28.3.1994).⁴ EGT nr C 136, 4.6.1985, s. 1.⁵ EGT nr L 109, 26.4.1983, s. 8. Direktivet senast ändrat genom direktiv 88/182/EEG (EGT nr L 81, 26.3.1988, s. 75).

394L0025/S

Nr L 164/16

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

30.6.94

den 22 juli 1993 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av CE-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv¹.

Rådet har föreskrivit att CE-märkning skall utföras antingen av tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen. Denna märkning innebär att fritidsbåten och utrustningen uppfyller samtliga de grundläggande krav och de förfaranden vid bedömning som föreskrivs i gemenskapens lagstiftning och som är tillämpliga på produkten.

Det är lämpligt att medlemsstaterna i enlighet med artikel 100a.5 i fördraget får vidta provisoriska åtgärder för att begränsa eller förbjuda att fritidsbåtar eller delar av sådana släpps ut på marknaden och används i fall då de utgör en särskild risk för människor och, i tillämpliga fall, för husdjur eller egendom, förutsatt att åtgärderna omfattas av ett av gemenskapens kontrollförfaranden.

Mottagaren av ett beslut som fattas med stöd av detta direktiv måste upplysas om skälen till beslutet och om sina möjligheter att överklaga.

Det är nödvändigt att fastställa ett övergångsförfarande som möjliggör att fritidsbåtar och utrustning till sådana som tillverkas i enlighet med nationell lagstiftning som är i kraft den dag då detta direktiv antas, kan saluföras och tas i bruk.

Detta direktiv innehåller inte några bestämmelser som är avsedda att begränsa användningen av en fritidsbåt efter det att den har tagits i bruk.

Fritidsbåtars konstruktion kan påverka miljön genom utsläpp av förorenande ämnen. Det är därför nödvändigt att ta med bestämmelser om miljöskydd i direktivet i den utsträckning som dessa bestämmelser rör fritidsbåtens konstruktion utifrån dess direkta effekt på miljön.

Bestämmelserna i detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas rätt att i enlighet med fördraget fastställa sådana krav som de anser vara nödvändiga rörande navigering i vissa vatten i syfte att skydda miljön och vattenvägaras uppbyggnad och att trygga säkerheten på vattenvägar, förutsatt att detta inte innebär att fritidsbåten ändras på ett sätt som strider mot bestämmelserna i detta direktiv.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

Artikel 1

1. Detta direktiv skall tillämpas på de fritidsbåtar, de delvis färdigställda båtar och den utrustning som anges i bilaga 2, såväl separat som installerad.
2. Med *fritidsbåt* avses varje båt, oavsett typ och framdrivningssätt, med en skrovlängd på 2,5 – 24 m, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder, avsedd för sport- och fritidsändamål. Den omständigheten att samma båt kan användas för charterverksamhet eller för fritidsbåttutbildning får inte hindra att den omfattas av detta direktiv när den släpps ut på marknaden för fritidsändamål.
3. Följande omfattas inte av detta direktiv:
 - a) Båtar avsedda endast för hastighetstävling, inbegripet roddtävlingbåtar och övningsroddbåtar som benämns så av tillverkaren.
 - b) Kanoter och kajaker, gondoler och vattencyklar.
 - c) Vindsurfingbrädor.
 - d) Motordrivna surfingbrädor, vattenskotrar och andra liknande motordrivna båtar.
 - e) Originalbåtar och individuellt byggda kopior av historiska båtar, konstruerade före år 1950, byggda huvudsakligen av ursprungligt material och benämnda som sådana av tillverkaren.
 - f) Experimentbåtar, såvida de inte därefter släpps ut på marknaden inom gemenskapen.
 - g) Båtar byggda för eget bruk, förutsatt att de därefter under en femårsperiod inte släpps ut på gemenskapens marknad.
 - h) Båtar som är särskilt avsedda för att ha besättning och beförda passagerare kommersiellt, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2, särskilt sådana som avses i direktiv 82/714/EEG av den 4 oktober 1982 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart², oavsett antalet passagerare.

¹ EGT nr L 220, 30.8.1993, s. 23.

² EGT nr L 301, 28.10.1982, s. 1.

394L0025/S

30.6.94

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

Nr L 164/17

- i) Undervattensbåtar.
- j) Sväware.
- k) Bärplansbåtar.

Artikel 2

Utsläppande på marknaden och ibruktagande

1. Medlemsstaterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de produkter som anges i artikel 1.1 släpps ut på marknaden och tas i bruk för avsedda ändamål endast om de inte äventyrar säkerheten och hälsan för personer, egendom eller miljön när de har byggts och underhålls på ett korrekt sätt.

2. Bestämmelserna i detta direktiv skall inte hindra medlemsstaterna från att i enlighet med fördraget anta bestämmelser om navigering i vissa vatten i syfte att skydda miljön och vattenvägaras uppbyggnad och att trygga säkerheten på dessa, förutsatt att detta inte kräver ändringar av de båtar som är i överensstämmelse med detta direktiv.

Artikel 3

Väsentliga krav

De produkter som anges i artikel 1.1 skall uppfylla de väsentliga krav avseende säkerhet, hälsa, miljö- och konsumentskydd som föreskrivs i bilaga 1.

Artikel 4

Fri rörlighet för de produkter som anges i artikel 1.1

1. Medlemsstaterna får inte inom sitt territorium förbjuda, begränsa eller förhindra att de produkter som anges i artikel 1.1 och som har den CE-märkning som avses i bilaga 4 till tecken på sin överensstämmelse med samtliga bestämmelser i detta direktiv, inklusive de förfaranden om överensstämmelse som föreskrivs i kapitel II, släpps ut på marknaden och tas i bruk.

2. Medlemsstaterna får inte förbjuda, begränsa eller förhindra att delvis färdigställda båtar släpps ut på marknaden när tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen eller den person som ansvarar för utsläppandet på marknaden, i enlighet med bilaga 3 a försäkrar att de är avsedda att färdigställas av andra.

3. Medlemsstaterna får inte förbjuda, begränsa eller förhindra att den utrustning som anges i bilaga 2 och som har den CE-märkning som avses i bilaga 4 till tecken på att den

uppfyller de tillämpliga väsentliga kraven släpps ut på marknaden och tas i bruk när denna utrustning är avsedd att ingå i fritidsbåtar i enlighet med den försäkras som avses i bilaga 3 b från tillverkaren, hans representant inom gemenskapen eller, i fråga om import från tredje land, från den person som släpper ut utrustningen på gemenskapens marknad.

4. Vid handelsmässor, utställningar, demonstrationer etc. får medlemsstaterna inte ställa upp hinder för föresändet av sådana produkter som anges i artikel 1.1 och som inte uppfyller kraven i detta direktiv, förutsatt att en synlig skylt klart anger att sådana produkter inte får saluföras eller tas i bruk förrän de uppfyller kraven.

5. När de produkter som anges i artikel 1.1 omfattas av andra direktiv som rör andra aspekter och som även de föreskriver CE-märkning skall märkningarna visa att sådana produkter även uppfyller bestämmelserna i dessa andra direktiv. Skulle emellertid ett eller flera av dessa direktiv tillåta tillverkaren att under en övergångstid välja vilket förfarande han skall tillämpa, skall CE-märkningarna visa att produkterna uppfyller bestämmelserna endast i de direktiv som tillämpas av tillverkaren. Om så är fallet, skall kraven i dessa direktiv, offentliggjorda i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*, anges i de handlingar, meddelanden eller instruktioner som krävs i direktiven och som åtföljer sådana produkter.

Artikel 5

Medlemsstaterna skall utgå ifrån att överensstämmelse föreligger med de väsentliga krav som avses i artikel 3 för de produkter som anges i artikel 1.1 och som uppfyller de tillämpliga nationella standarder som har antagits i enlighet med de harmoniserade standarder vars referenser har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. Medlemsstaterna skall offentliggöra hänvisningarna till sådana nationella standarder.

Artikel 6

1. Om en medlemsstat eller kommissionen är av den uppfattningen att de harmoniserade standarder som avses i artikel 5 inte helt uppfyller de väsentliga krav som avses i artikel 3 skall kommissionen eller medlemsstaten underrätta den kommitté som inrättats i enlighet med direktiv 83/189/EEG med angivande av skälen till detta. Kommittén skall snarast avge sitt yttrande.

Mot bakgrund av kommitténs yttrande skall kommissionen underrätta medlemsstaterna huruvida de berörda standarderna skall återkallas från det offentliggörande som avses i artikel 5.

394L0025/S

Nr L 164/18

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

30.6.94

2. Kommissionen får fatta beslut om varje lämplig åtgärd i syfte att säkerställa att detta direktiv tillämpas på ett praktiskt och enhetligt sätt i enlighet med punkt 3.

3. Kommissionen skall biträdas av en ständig kommitté som skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha en företrädare för kommissionen som ordförande.

Den ständiga kommittén skall själv fastställa sin arbetsordning.

Kommissionens företrädare skall förelägga kommittén ett förslag till åtgärder. Kommittén skall yttra sig över förslaget inom den tid som ordföranden bestämmer med hänsyn till hur brådskande frågan är, om nödvändigt genom omröstning.

Yttrandet skall protokollföras och dessutom har varje medlemsstat rätt att begära att få sin uppfattning tagen till protokollet.

Kommissionen skall ta största hänsyn till det yttrande som kommittén avgivit. Den skall underrätta kommittén om det sätt på vilket dess yttrande har beaktats.

4. Den ständiga kommittén får därutöver granska varje fråga om tillämpningen av detta direktiv som väcks av dess ordförande, antingen på ordförandens eget initiativ eller på begäran av en medlemsstat.

Artikel 7

Skyddsklausul

1. Om en medlemsstat konstaterar att de fritidsbåtar eller den utrustning som anges i bilaga 2 och som bär den CE-märkning som avses i bilaga 4 när de är byggda, monterade och underhållna på ett korrekt sätt och används på avsett sätt kan äventyra säkerheten och hälsan för personer, egendom eller miljön skall medlemsstaten vidta alla lämpliga provisoriska åtgärder för att återkalla dem från marknaden eller förbjuda eller begränsa att de släpps ut på marknaden eller tas i bruk.

Medlemsstaten skall genast underrätta kommissionen om sådana åtgärder med angivande av skälen för sitt beslut, särskilt när bristen på överensstämmelse beror på

- a) att de väsentliga krav som avses i artikel 3 inte har uppfyllts,
- b) en felaktig tillämpning av de standarder som avses i artikel 5, om det hävdas att dessa standarder har tillämpats,

- c) brister i själva de standarder som avses i artikel 5.

2. Kommissionen skall samråda med de berörda parterna snarast möjligt. Om kommissionen efter ett sådant samråd finner att

— åtgärderna är berättigade, skall den genast underrätta den medlemsstat som tog initiativet och de övriga medlemsstaterna; när det beslut som anges i punkt 1 hänför sig till brister i standarderna skall kommissionen efter samråd med de berörda parterna hänskjuta ärendet till den kommitté som avses i artikel 6.1 inom två månader, om den medlemsstat som har fattat beslutet avser att vidhålla det, och skall initiera det förfarande som avses i artikel 6.1,

— åtgärderna inte är berättigade, skall den genast informera den medlemsstat som tog initiativet och tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen.

3. När sådan utrustning som anges i bilaga 2 eller en båt inte uppfyller kraven men bär en CE-märkning skall lämpliga åtgärder vidtas av den medlemsstat som har jurisdiktion över den som har utfört märkningen. Medlemsstaten i fråga skall underrätta kommissionen och de övriga medlemsstaterna om detta.

4. Kommissionen skall säkerställa att medlemsstaterna hålls underrättade om utvecklingen och utgången av detta förfarande.

KAPITEL II

Bedömning av överensstämmelse

Artikel 8

Innan de produkter som anges i artikel 1.1 tillverkas och saluförs skall tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen tillämpa följande förfaranden för båt-kategorierna A, B, C och D enligt avsnitt 1 i bilaga 1:

1. För kategorierna A och B:

- Båtar med en skrovlängd understigande 12 m: Den interna tillverkningskontroll med provningar (modul Aa) som avses i bilaga 6.
- Båtar med en skrovlängd på 12–24 m: Den EG-typkontroll (modul B) som avses i bilaga 7, kompletterad med modul C (typöverensstämmelse) som avses i bilaga 8, eller någon av följande moduler: B + D, B + F, G eller H.

394L0025/S

30.6.94

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

Nr L 164/19

2. För kategori C:

a) Båtar med en skrovlängd på 2,5–12 m:

- När de harmoniserade standarder som rör avsnitt 3.2 och 3.3 i bilaga 1 uppfylls: Den interna tillverkningskontroll (modul A) som avses i bilaga 5.
- När de harmoniserade standarder som rör avsnitt 3.2 och 3.3 i bilaga 1 inte uppfylls: Den interna tillverkningskontroll med provningar (modul Aa) som avses i bilaga 6.

b) Båtar med en skrovlängd på 12–24 m: Den EGTypkontroll (modul B) som avses i bilaga 7, följd av modul C (typöverensstämmelse) som avses i bilaga 8, eller någon av följande moduler: B + D, B + F, G eller H.

3. För kategori D:

Båtar med en skrovlängd på 2,5–24 m: Den interna tillverkningskontroll (modul A) som avses i bilaga 5.

4. För den utrustning som anges i bilaga 2: Någon av följande moduler: B + C, B + D, B + F, G eller H.

Artikel 9

Anmälde organ

1. Medlemsstaterna skall till kommissionen och övriga medlemsstater anmäla de organ som de har utsett att utföra de uppgifter som hänger samman med de förfaranden för bedömning av överensstämmelse som anges i artikel 8, tillsammans med de särskilda uppgifter som dessa organ utses att utföra och de identifikationsnummer som på förhand har tilldelats dem av kommissionen.

Kommissionen skall i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* offentliggöra en förteckning över de anmälda organen tillsammans med de identifikationsnummer som har tilldelats dem samt de uppgifter för vilka de har anmälts. Kommissionen skall säkerställa att förteckningen hålls uppdaterad.

2. Medlemsstaterna skall tillämpa de kriterier som föreskrivs i bilaga 14 när de fastställer de organ som skall tas upp i en sådan anmälan. De organ som uppfyller de bedömningskriterier som föreskrivs i de tillämpliga harmoniserade standarderna skall antas uppfylla dessa kriterier.

3. En medlemsstat skall återkalla sitt godkännande av ett sådant organ om det konstateras att organet inte längre uppfyller de kriterier som anges i bilaga 14. Den skall genast underrätta kommissionen och de övriga medlemsstaterna om detta.

KAPITEL III

CE-märkning

Artikel 10

1. De fritidsbåtar och den utrustning som anges i bilaga 2 och som anses uppfylla de väsentliga krav som avses i artikel 3 skall bära en CE-märkning om överensstämmelse när de släpps ut på marknaden.

2. CE-märkningen om överensstämmelse, som visas i bilaga 4, skall framträda på ett väl synligt, läsligt och outplånligt sätt på fritidsbåten enligt punkt 2.2 i bilaga 1, och på den utrustning som avses i bilaga 2 och/eller på dess förpackning.

CE-märkningen skall åtföljas av identifikationsnumret på det anmälda organ som ansvarar för tillämpningen av de förfaranden som avses i bilagorna 6, 9, 10, 11 och 12.

3. Anbringandet av sådana märkningar eller inskriptioner på fritidsbåten som sannolikt kan vilseleda tredje man med avseende på betydelsen eller utformningen av CE-märkningen skall förbjudas. Varje annan märkning får utföras på fritidsbåten och den utrustning som anges i bilaga 2 och/eller på dess förpackning, förutsatt att CE-märkningens synlighet och läslighet inte därigenom minskas.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 7 skall

a) när en medlemsstat konstaterar att CE-märkningen har utförts på ett felaktigt sätt, tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen läggas att upphöra med övervakelsen på de villkor som föreskrivs av medlemsstaten,

b) när bristen på överensstämmelse fortsätter, medlemsstaten vidta alla lämpliga åtgärder för att begränsa eller förbjuda att den berörda produkten släpps ut på marknaden eller säkerställa att den återkallas från marknaden, i enlighet med förfarandet i artikel 7.

KAPITEL IV

Slutbestämmelser

Artikel 11

Närmare skäl skall anges för varje beslut som fattas med stöd av detta direktiv och som leder till en begränsning av utsläppandet på marknaden och ibruktagandet av de produkter som anges i artikel 1.1. Den berörda parten skall underrättas om beslutet snarast, tillsammans med uppgift om möjligheterna till upprättelse enligt gällande lagstiftning i den berörda medlemsstaten och inom vilka tidsfrister ett överklagande skall väckas.

394L0025/S

Nr L 164/20

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

30.6.94

Artikel 12

Kommissionen skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att uppgifter som påverkar alla tillämpliga beslut om handhavandet av detta direktiv görs tillgängliga.

Artikel 13

1. Medlemsstaterna skall anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 16 december 1995. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

Medlemsstaterna skall tillämpa dessa bestämmelser från och med den 16 juni 1996.

Den ständiga kommitté som avses i artikel 6.3 får påbörja sina uppgifter från och med dagen för ikraftträdandet av detta direktiv. Medlemsstaterna får vidta de åtgärder som avses i artikel 9 från och med den dagen.

När en medlemsstat antar de bestämmelser som avses i första stycket skall dessa innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det

område som omfattas av detta direktiv.

3. Medlemsstaterna skall godta att de produkter som anges i artikel 1.1 och som uppfyller de bestämmelser som är i kraft inom deras territorium vid dagen för antagandet av detta direktiv släpps ut på marknaden och tas i bruk under en period av fyra år från och med den dagen.

Artikel 14

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 15

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 16 juni 1994.

På Europaparlamentets vägnar

E. KLEPSCH

Ordförande

På rådets vägnar

Y. PAPANTONIOU

Ordförande

394L0025/S

30.6.94

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

Nr L 164/21

BILAGA 1

VÄSENTLIGA SÄKERHETSKRAV FÖR UTFORMNINGEN OCH KONSTRUKTIONEN AV FRITIDSBÅTAR

1. BÅTKATEGORIER

Kategori	Vindstyrka (Beaufort-skalan)	Signifikant våghöjd (H ^{1/3} , meter)
A - Ocean	överstigande 8	överstigande 4
B - Utanför öppen kust och utomskärs	upp till och med 8	upp till och med 4
C - Kustfarvatten och inomskärs	upp till och med 6	upp till och med 2
D - Skyddade farvatten	upp till och med 4	upp till och med 0,5

Definitioner:

- A. OCEAN: Konstruerade för längre färder då vindstyrkan kan överstiga 8 (Beaufort-skalan) och med en signifikant våghöjd på 4 m eller mer, då dessa båtar skall kunna klara sig själva.
- B. UTANFÖR ÖPPEN KUST OCH UTOMSKÄRS: Konstruerade för färder utanför kusten då vindstyrkan kan vara upp till och med 8 och med en signifikant våghöjd på upp till och med 4 m.
- C. KUSTFARVATTEN OCH INOMSKÄRS: Konstruerade för färder nära kusten, i stora bukter, flodmynningar, sjöar och floder då vindstyrkan kan vara upp till och med 6 och med en signifikant våghöjd på upp till och med 2 m.
- D. SKYDDADE FARVATTEN: Konstruerade för färder på mindre sjöar, floder och kanaler då vindstyrkan kan vara upp till och med 4 och med en signifikant våghöjd på upp till och med 0,5 m.

Båtarna inom varje kategori skall vara konstruerade och byggda så att de under beskrivna förhållanden bibehåller sin stabilitet och flytkraft och uppfyller andra tillämpliga väsentliga krav som anges i bilaga 1 samt så att de är lättmanövrerade.

2. ALLMÄNNA KRAV

Fritidsbåtar och utrustning enligt bilaga 2 skall uppfylla de väsentliga kraven i den utsträckning dessa är tillämpliga.

2.1 Skroidentitet

Varje båt skall vara märkt med en skroidentitetsbeteckning med uppgift om

- tillverkarens kod,
- tillverkningsland,
- unikt serienummer,
- tillverkningsår,
- årsmodell.

De tillämpliga harmoniserade standarderna anger detaljerna för dessa krav.

2.2 Tillverkarskylt

Varje båt skall bära en permanent anbrindad skylt separat från skroidentitetsbeteckningen, med uppgift om

- tillverkarens namn,
- CE-märkning (se bilaga 4),
- båtkategori enligt avsnitt 1,
- tillverkarens rekommenderade maximala last enligt avsnitt 3.6,
- antal personer som tillverkaren rekommenderar under färd och för vilket båten konstruerats.

394L0025/S

Nr L 164/22

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

30.6.94

2.3 Skydd mot fall överbord och sätt att åter ta sig ombord

Beroende på båtkategori skall varje båt vara utformad för att minimera riskerna för att falla överbord och för att underlätta att åter ta sig ombord.

2.4 Synfält från huvudsaklig styrplats

För motorbåtar skall den huvudsakliga styrplatsen ge föraren god sikt runt om under normala användningsvillkor (hastighet och last).

2.5 Ägarens instruktionsbok

Varje båt skall vara utrustad med en instruktionsbok på det eller de officiella språk som bestäms av den medlemsstat i vilken båten saluförs i enlighet med fördraget. Denna instruktionsbok skall särskilt betona brandrisken och risken för inträngande vatten och innehålla de uppgifter som anges i avsnitt 2.2, 3.6 och 4 liksom båtens vikt i kg utan last.

3. KRAV PÅ INTEGRITET OCH SKROVSTYRKA

3.1 Skrovstyrka

Valet och kombinationen av material och deras konstruktion skall säkerställa att båten är stark nog i alla avseenden. Särskild uppmärksamhet skall ägnas åt kategorin enligt avsnitt 1 och tillverkarens rekommenderade maximala last i enlighet med avsnitt 3.6.

3.2 Stabilitet och fribord

Båten skall ha tillräcklig stabilitet och tillräckligt fribord med avseende på dess kategori enligt avsnitt 1 och tillverkarens rekommenderade maximala last enligt avsnitt 3.6.

3.3 Reservdeplacement och flytmedel

Båten skall vara byggd så att den har erforderliga flytegenskaper för sin kategori enligt avsnitt 3.1 och tillverkarens rekommenderade maximala last enligt avsnitt 3.6. Alla beboeliga båtar med flera skrov skall vara så konstruerade att de har tillräcklig flytkraft och håller sig flytande upp och ner i vattnet.

Båtar med en längd på under 6 m skall ha flytmedel med hänsyn till kategori så att de håller sig flytande om de vattenfylls.

3.4 Öppningar i skrov, däck och överbyggnad

Öppningar i skrov, däck och överbyggnad får inte sätta ner båtens skrovstyrka eller dess täthet när de är stängda.

Fönster, ventiler, dörrar och luckor skall motstå det vattentryck som det är troligt att de kan utsättas för, liksom de punktlastar som uppstår när personer går på däck.

Skrovgenomföringar under den vattenlinje som motsvarar tillverkarens rekommenderade maximala last enligt avsnitt 3.6 skall vara utrustade med avstängningsanordningar som skall vara lätt åtkomliga.

3.5 Inträngande vatten

Varje båt skall vara utformad så att risken för att den skall sjunka är minimal.

Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt

- sittbrunnar och andra brunnar som bör vara självdränerande eller utrustade för att på annat sätt hålla vatten borta ur båtens innandöme,
- ventilationsöppningar,
- länsning med pump eller på annat sätt.

3.6 Tillverkarens rekommenderade maximala last

Tillverkarens rekommenderade maximala last av bränsle, vatten, proviant, annan utrustning och personer (i kg) för vilken båten är utformad, enligt märkning på tillverkarskylten, skall bestämmas i enlighet med båtkategori (avsnitt 1), stabilitet och fribord (avsnitt 3.2) samt reservdeplacement och flytmedel (avsnitt 3.3).

394L0025/S

30.6.94

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

Nr L 164/23

3.7 Förvaring av livflottar

Alla båtar i kategori A och B, och båtar i kategori C och D som är längre än sex meter, skall vara utrustade med plats för en eller flera livflottar som är stora nog att rymma det antal personer som båten är utformad att ta med enligt tillverkarens rekommendation. Förvaringsplatsen eller -platserna skall vara lätt åtkomliga vid varje tidpunkt.

3.8 Utrymning

Alla beboeliga båtar med flera skrov som är längre än 12 m skall vara utrustade med fungerande utrymningsanordningar om båten skulle hamna upp och ner i vattnet.

Alla beboeliga båtar skall vara utrustade med fungerande utrymningsanordningar i händelse av brand.

3.9 Ankring, förtöjning och bogsering

Alla båtar skall, med hänsyn till sin kategori och sina egenskaper, vara utrustade med fästen eller andra anordningar som på ett betryggande sätt kan ta upp de laster som uppstår vid ankring, förtöjning eller bogsering.

4. MANÖVEREGENSKAPER

Tillverkaren skall säkerställa att båtens manöveregenskaper är tillfredsställande i förhållande till den starkaste motor för vilken båten är utformad och konstruerad. I fråga om alla marina motorer för fritidsbruk skall maximal motoreffekt anges i instruktionsboken i enlighet med den harmoniserade standarden.

5. MONTERINGSFÖRESKRIFTER**5.1 Motor och motorrum****5.1.1 Inombordsmotor**

Alla inombordsmotorer skall placeras i ett utrymme separat från boendetrymmen och installeras för att minimera risken för brand eller spridning av brand liksom risken för giftig rök, hetta, buller eller vibrationer i boendetrymmen.

Motor delar och tillbehör som kräver regelbunden tillsyn eller service skall vara lätt åtkomliga.

Isoleringen i motorrum skall vara av icke brännbart material.

5.1.2 Ventilation

Motorrummet skall vara ventilerat. Alla luftöppningar skall säkras mot vatteninträngning i motorrummet.

5.1.3 Friliggande delar

Såvida inte motorn skyddas av en huv eller genom placering i eget utrymme skall friliggande rörliga eller heta delar av motorn som kan orsaka personskador avskärmas effektivt.

5.1.4 Utombordsmotor

Alla båtar med utombordsmotor skall ha en anordning som förhindrar start med ilagd växel utom

- när motorn åstadkommer en statisk dragkraft på mindre än 500 newton,
- när motorn är försedd med ett gasreglage som begränsar dragkraften till 500 newton när motorn startas.

5.2 Bränslesystem**5.2.1 Allmänt**

Utrustning och installationer för påfyllning, förvaring, ventilation och tankning av bränsle skall vara konstruerade och installerade så att risken för brand och explosion minimeras.

394L0025/S

Nr L 164/24

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

30.6.94

5.2.2 Bränsletankar

Bränsletankar, ledningar och slangar skall sättas fast och vara skilda eller skyddade från varje värmekälla. Det material som tankarna är tillverkade av och deras konstruktion skall vara anpassade till deras kapacitet och typen av bränsle. Alla tankutrymmen skall vara ventilerade.

Flytande bränsle med en flampunkt under 55° C skall förvaras i tankar som inte utgör en del av skrovet och skall vara

- a) isolerade från motorrummet och från varje annan gnistkälla,
- b) skilda från boendetrymmen.

Flytande bränsle med en flampunkt som är lika med eller över 55° C får förvaras i tankar där skrovet utgör en del.

5.3 Elektriska system

Elektriska system skall vara utformade och installerade för att säkerställa att båten fungerar korrekt under normala förhållanden och för att minimera risken för brand och elektriska stötar.

Alla grupper, utom motors startkrets, som får ström från batterier skall skyddas mot överbelastning och kortslutning.

Ventilation skall förhindra att eventuell gas från batterierna kan ansamlas. Batterierna skall vara ordentligt fastsatta och skyddade från inträngande vatten.

5.4 Styrsystem

5.4.1 Allmänt

Styrsystemet skall vara utformat, konstruerat och installerat för att ge överföring av styrkrafter under förutsebara förhållanden.

5.4.2 Nödutrustning

Segelbåtar och båtar med en enkel inombordsmotor med fjärrstyrt roderstyrsystem skall vara utrustade med en nödutrustning som gör det möjligt att styra båten med nedsatt hastighet.

5.5 Gasanläggningar

Gasanläggningar för hushållsbruk skall vara av den typ som använder gas i förångad form och vara konstruerade och installerade för att undvika läckor och explosionsrisk och skall kunna täthetskontrolleras. Material och utrustning skall vara lämpliga för den särskilda gas som används för att motstå de påkänningar och den miljö som de utsätts för till sjöss.

Varje anordning skall vara utrustad med en tändsäkring som verkar på samtliga brännare. Varje gasförbrukande anordning måste vara försedd med en separat ledning för tillförsel av gas, och varje anordning måste ha en separat stängningsanordning. Tillräcklig ventilation måste finnas för att förhindra risker p.g.a. läckor och förbränningsprodukter.

Varje båt med en fast installerad gasanläggning skall vara utrustad med ett särskilt utrymme för förvaring av gasbehållare. Utrymmet skall vara skilt från boendetrymmen, tillgängligt endast från utsidan och ventilerat till fria luften så att varje gasutsläpp försvinner över bord. Varje fast installerad gasanläggning skall testas efter installationen.

5.6 Brandskydd

5.6.1 Allmänt

Vid valet av utrustning skall installeras och båtens utformning skall hänsyn tas till risken för brand och dess spridning. Särskild uppmärksamhet skall ägnas åt omgivningen närmast öppna lågor, varma platser eller motorer och hjälpmotorer, olja- och bränsleöversvämning, oskyddade olje- och bränsleledningar och undvikande av elektriska ledningar i närheten av varma maskindelar.

5.6.2 Brandskyddsutrustning

Båtar skall vara utrustade med en lämplig brandskyddsutrustning anpassad till brandrisken. Bensinmotorrum skall skyddas genom en brandskyddsanordning som gör att motorrummet inte behöver öppnas i händelse av brand. Bärbara eldsläckare, om sådana monteras, skall finnas lätt åtkomliga och en skall vara placerad så att den lätt kan nås från båtens huvudstyrläsa.

394L0025/S

30.6.94

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

Nr L 164/25

5.7 Navigationsljus

När navigationsljus installeras skall de vara i överensstämmelse antingen med bestämmelserna i 1972 års Colreg eller CEVNI-bestämmelserna.

5.8 Förebyggande av utsläpp

Båtar skall vara konstruerade så att oavsiktliga utsläpp av förorenande ämnen (olja, bränsle osv.) förhindras.

Båtar som är utrustade med toalett skall ha antingen

- a) spillvattentank, eller
- b) anordningar som gör att en spillvattentank tillfälligt kan installeras när båten används i områden där utsläpp av toalettavfall är förbjudet.

Därutöver skall varje öppning i skrovet avsedd för toalettavfall vara försedd med en ventil som kan stängas och förseglas.

BILAGA 2

UTRUSTNING

1. Gnistskyddad utrustning för inombordsmotorer med backslag och inombordsmotorer med drev.
2. Skydd mot att utombordsmotorer kan startas med en växel ilagd.
3. Rattar, styrmekanismer och styrkabelsater.
4. Bränsletankar och bränsleslangar.
5. Prefabricerade luckor och fönster.

394L0025/S

Nr L 164/26

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

30.6.94

BILAGA 3

FÖRSÄKRAN FRÅN TILLVERKAREN ELLER HANS REPRESENTANT INOM GEMENSKAPEN,
ELLER DEN PERSON SOM ANSVARAR FÖR UTSLÄPPANDET PÅ MARKNADEN

(Artikel 4.2 och 4.3)

- a) Den försäkras från tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen som avses i artikel 4.2 (delvis färdigställda båtar) skall innehålla följande uppgifter:
- Tillverkarens namn och adress.
 - Namn och adress till tillverkarens representant i gemenskapen eller, i tillämpliga fall, den person som ansvarar för utsläppandet på marknaden.
 - En beskrivning av den delvis färdigställda båten.
 - En uppgift om att den delvis färdigställda båten skall färdigställas av andra personer och att den uppfyller de väsentliga krav som är tillämpliga på detta konstruktionsstadium.
- b) Den försäkras från tillverkaren, hans representant inom gemenskapen eller den person som ansvarar för utsläppandet på marknaden som avses i artikel 4.3 (utrustning) skall innehålla följande uppgifter:
- Tillverkarens namn och adress.
 - Namn och adress till tillverkarens representant inom gemenskapen eller, i tillämpliga fall, till den person som ansvarar för utsläppandet på marknaden.
 - En beskrivning av utrustningen.
 - En uppgift om att utrustningen uppfyller de tillämpliga väsentliga kraven.

BILAGA 4

CE-MÄRKNING

CE-märkning om överensstämmelse skall bestå av initialerna "CE" med följande utformning:

/(394L0025/26)*/

Om märkningen förminsas eller förstoras skall de ovan angivna proportionerna iakttagas.

De olika komponenterna i CE-märkningen skall ha ungefär samma vertikala dimension, som inte får vara mindre än 5 mm.

CE-märkningen skall åtföljas av det anmälda organets identifikationsnummer, om organet deltar i produktionskontrollen, liksom de två sista siffrorna av det årtal då CE-märkningen utförs.

394L0025/S

30.6.94

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

Nr L 164/27

BILAGA 5

INTERN TILLVERKNINGSKONTROLL

(modul A)

1. Tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen, som uppfyller de i punkt 2 fastställda skyldigheterna, försäkrar att de berörda produkterna uppfyller de krav i direktivet som gäller för dem. Tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen skall utföra CE-märkningen på varje produkt och upprätta en skriftlig försäkran om överensstämmelse (se bilaga 15).
2. Tillverkaren skall utarbeta den tekniska dokumentation som beskrivs i punkt 3 och han eller hans representant inom gemenskapen skall under minst 10 år efter det att tillverkningen av produkten har upphört hålla den tillgänglig för granskning av de behöriga nationella myndigheterna.

Om varken tillverkaren eller hans representant finns i gemenskapen skall skyldigheten att hålla den tekniska dokumentationen tillgänglig åvila den person som släpper ut produkten på gemenskapens marknad.
3. Den tekniska dokumentationen skall göra det möjligt att bedöma produktens överensstämmelse med kraven i direktivet. Den skall täcka produktens konstruktion, tillverkning och funktion i den mån det är av betydelse för sådan bedömning (se bilaga 13).
4. Tillverkaren eller hans representant skall behålla en kopia av försäkran om överensstämmelse tillsammans med den tekniska dokumentationen.
5. Tillverkaren skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att tillverkningsprocessen tillgodoser de tillverkade produktens överensstämmelse med den tekniska dokumentation som avses i punkt 2 och med de tillämpliga kraven i direktivet.

BILAGA 6

INTERN TILLVERKNINGSKONTROLL MED PROVNINGAR

(modul Aa, alternativ 1)

Denna modul består av modul A, enligt bilaga 5, samt följande ytterligare krav:

På en eller flera båtar som representerar tillverkarens produktion skall en eller flera av följande provningar, en motsvarande beräkning eller kontroll utföras av tillverkaren eller för dennes räkning:

- Provning av stabiliteten i enlighet med punkt 3.2 i de väsentliga kraven.
- Provning av flytkraftsegenskaperna i enlighet med punkt 3.3 i de väsentliga kraven.

Bestämmelser som gäller båda alternativen:

Dessa provningar, beräkningar eller kontroller skall utföras under ledning av ett anmält organ som väljs av tillverkaren. Under ledning av det anmälda organet skall tillverkaren anbringa organets identifikationsnummer på produkten under tillverkningsprocessen.

394L0025/S

Nr L 164/28

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

30.6.94

BILAGA 7

EG-TYPKONTROLL

(modul B)

1. Ett anmält organ förvärrar sig om och intygar att ett provexemplar som är representativt för den planerade produktionen uppfyller de bestämmelser i direktivet som är tillämpliga på det.
2. Ansökan om EG-typkontroll skall ges in av tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen hos ett anmält organ som han väljer.

Ansökan skall omfatta

- tillverkarens namn och adress och, om ansökan ges in av den som representerar honom, även dennes namn och adress,
- en skriftlig försäkran om att samma ansökan inte har givits in hos något annat anmält organ,
- den tekniska dokumentation som beskrivs i punkt 3.

Sökanden skall för det anmällda organet hålla tillgängligt ett provexemplar som är representativt för den planerade tillverkningen, nedan kallat "typ".

Det anmällda organet får begära ytterligare provexemplar om så behövs för att utföra provningsprogrammet.

3. Den tekniska dokumentationen skall göra det möjligt att bedöma produktens överensstämmelse med kraven i direktivet. Den skall, i den utsträckning som behövs för bedömningen, omfatta produktens konstruktion, tillverkning och funktion (se bilaga 8).
4. Det anmällda organet skall
 - 4.1 granska den tekniska dokumentationen, förvärja sig om att typen har tillverkats i överensstämmelse med den tekniska dokumentationen och identifiera såväl de delar som har utformats i enlighet med relevanta bestämmelser i de standarder som avses i artikel 5, som de komponenter som är konstruerade utan tillämpning av de relevanta bestämmelserna i dessa standarder,
 - 4.2 utföra eller låta utföra lämpliga undersökningar och nödvändiga provningar för att kontrollera huruvida, i de fall då de standarder som avses i artikel 5 inte har tillämpats, de lösningar som tillverkaren har använt uppfyller de väsentliga kraven i direktivet,
 - 4.3 utföra eller låta utföra lämpliga undersökningar och nödvändiga provningar för att kontrollera huruvida, när tillverkaren har valt att tillämpa relevanta standarder, dessa faktiskt har tillämpats,
 - 4.4 enas med sökanden om på vilken plats undersökningarna och de nödvändiga provningarna skall utföras.
5. När typen uppfyller bestämmelserna i direktivet skall det anmällda organet utfärda ett EG-typintyg till sökanden. Intyget skall innehålla namn och adress till tillverkaren, slutsatser från undersökningen, villkoren för intygets giltighet och nödvändiga uppgifter för identifiering av den godkända typen.

En förteckning över de relevanta delarna i den tekniska dokumentationen skall fogas som bilaga till intyget och det anmällda organet skall behålla en kopia.

Om tillverkaren får avslag på sin ansökan om typintyg skall det anmällda organet utförligt motivera avslaget.

6. Sökanden skall underrätta det anmällda organ som har den tekniska dokumentationen rörande EG-typintyget om alla ändringar som görs avseende den godkända produkten och dessa skall godkännas separat när sådana förändringar kan påverka överensstämmelsen med de väsentliga kraven eller de föreskrivna villkoren för produktens användning. Detta nya godkännande ges i form av ett tillägg till det ursprungliga EG-typintyget.
7. Varje anmält organ skall till övriga anmällda organ meddela relevanta uppgifter avseende EG-typintyg och de tillägg som har utfärdats eller återkallats.

* En typ får omfatta flera versioner av produkten, förutsatt att skillnaderna mellan varianterna inte påverkar säkerhetsnivån och de övriga kraven rörande produktens prestanda.

394L0025/S

30.6.94

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

Nr L 164/29

8. De övriga anmälda organen får begära kopior av EG-typintygen eller tilläggen till dem. Bilagorna till intygen skall stå till övriga anmälda organs förfogande.
9. Tillverkaren eller hans representant skall tillsammans med den tekniska dokumentationen förvara kopior av EG-typintygen och deras tillägg under minst 10 år efter det att tillverkningen av produkten har upphört.

När varken tillverkaren eller hans representant finns i gemenskapen skall skyldigheten att hålla den tekniska dokumentationen tillgänglig åvila den person som släpper ut produkten på gemenskapens marknad.

BILAGA 8

ÖVERENSSTÄMMELSE MED TYPEN

(modul C)

1. Tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen säkerställer och försäkrar att de berörda produkterna är i överensstämmelse med den typ som beskrivs i EG-typintyget och att det uppfyller tillämpliga krav i direktivet. Tillverkaren skall utföra CE-märkningen på varje produkt och upprätta en skriftlig försäkran om överensstämmelse (se bilaga 15).
2. Tillverkaren skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att tillverkningsprocessen säkerställer de tillverkade produkternas överensstämmelse med den typ som beskrivs i EG-typintyget och med tillämpliga krav i direktivet.
3. Tillverkaren eller hans representant skall behålla en kopia av försäkran om överensstämmelse under minst 10 år efter det att tillverkningen av produkten har upphört.

När varken tillverkaren eller hans representant finns i gemenskapen skall skyldigheten att hålla den tekniska dokumentationen tillgänglig åvila den person som släpper ut produkten på gemenskapens marknad (se bilaga 13).

394L0025/S

Nr L 164/30

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

30.6.94

BILAGA 9

KVALITETSSÄKRING AV TILLVERKNING

(modul D)

1. Den tillverkare som uppfyller skyldigheterna i punkt 2 säkerställer och försäkrar att de berörda produkterna är i överensstämmelse med den typ som beskrivs i EG-typintyget och att de uppfyller tillämpliga krav i direktivet. Tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen skall utföra CE-märkningen på varje produkt och upprätta en skriftlig försäkras om överensstämmelse (se bilaga 15). CE-märkningen skall åtföljas av identifikationsnumret på det anmälda organ som är ansvarigt för den övervakning som anges i punkt 4.
2. Tillverkaren skall tillämpa ett godkänt kvalitetssystem för tillverkning, kontroll av färdiga produkter och provning enligt punkt 3 och vara föremål för den övervakning som anges i punkt 4.

3. Kvalitetssystem

- 3.1 Tillverkaren skall ge in en ansökan om bedömning av sitt kvalitetssystem hos ett anmält organ som han väljer för de berörda produkterna.

Ansökan skall omfatta

- alla relevanta uppgifter om den planerade produktkategorin,
- dokumentation av kvalitetssystemet,
- i förekommande fall den tekniska dokumentationen för den godkända typen (se bilaga 8) och en kopia av EG-typintyget.

- 3.2 Kvalitetssystemet skall säkerställa att produkterna överensstämmer med den typ som beskrivs i EG-typintyget och med tillämpliga krav i direktivet.

Alla de faktorer, krav och bestämmelser som tillverkaren tagit hänsyn till skall dokumenteras på ett systematiskt och överskådligt sätt i form av skriftliga riktlinjer, rutiner och anvisningar. Dokumentationen över kvalitetssystemet skall tillåta en konsekvent tolkning av kvalitetsprogram, planer, manualer och dokument.

Dokumentationen skall särskilt omfatta en korrekt beskrivning av

- kvalitetsmålen och strukturen på organisationen, ledningens ansvarsfördelning och befogenheter med avseende på produktkvalitet,
- de tekniker, processer och systematiska förfaranden som skall användas vid tillverkning, kvalitetskontroll och kvalitetssäkring,
- de undersökningar och provningar som kommer att utföras före, under och efter tillverkningen och med vilken frekvens,
- kvalitetsdokument, som exempelvis granskningsrapporter och provningsresultat, kalibreringsresultat, redogörelser för den berörda personalens kvalifikationer m.m.,
- de medel som används för övervakning av hur den åsyftade produktkvaliteten uppnås och att kvalitetssystemet fungerar effektivt.

- 3.3 Det anmälda organet skall bedöma kvalitetssystemet för att kunna avgöra huruvida det uppfyller de krav som avses i punkt 3.2. Organet skall utgå ifrån överensstämmelse med dessa krav i fråga om kvalitetssystem som tillämpar relevanta harmoniserade standarder.

Bland bedömarna skall minst en ha erfarenhet av bedömning av den berörda produkttekniken. Bedömningsförfarandet skall omfatta ett kontrollbesök i tillverkarens anläggning.

Beslutet skall meddelas tillverkaren. Meddelandet skall innehålla slutsatserna från undersökningen och motiverat beslut om bedömningen.

- 3.4 Tillverkaren skall åta sig att fullgöra de skyldigheter som är förenade med det godkända kvalitetssystemet och att vidmakthålla det så att det förblir ändamålsenligt.

394L0025/S

30.6.94

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

Nr L 164/31

Tillverkaren eller hans representant skall hålla det anmälda organ som har godkänt kvalitetssystemet underrättat om eventuella planerade ändringar av kvalitetssystemet.

Det anmälda organet skall utvärdera de föreslagna ändringarna och avgöra huruvida det ändrade kvalitetssystemet fortfarande uppfyller de krav som avses i punkt 3.2 eller om en ny bedömning krävs.

Organet skall meddela tillverkaren sitt beslut. Meddelandet skall innehålla slutsatserna från granskningen och motiverat beslut om bedömningen.

4. Övervakning på det anmälda organets ansvar

4.1 Syftet med övervakningen är att säkerställa att tillverkaren fullgör de skyldigheter som är förenade med det godkända kvalitetssystemet.

4.2 Tillverkaren skall ge det anmälda organet tillträde till lokaler för tillverkning, kontroll, provning och lagring och ge det all nödvändig information, särskilt

- dokumentation över kvalitetssystemet,
- kvalitetsdokumenten, såsom granskningsrapporter och provningsresultat, kalibreringsresultat, redogörelse för den berörda personalens kvalifikationer m.m.

4.3 Det anmälda organet skall regelbundet utföra kontrollbesök för att säkerställa att tillverkaren vidmakthåller och tillämpar kvalitetssystemet och lämna en kontrollrapport till tillverkaren.

4.4 Därutöver får det anmälda organet göra oanmälda kontrollbesök hos tillverkaren. Under sådana besök får det anmälda organet vid behov utföra provningar eller låta utföra provningar som visar att kvalitetssystemet fungerar korrekt. Det anmälda organet skall lämna en besöksrapport om kontrollbesöket till tillverkaren samt en provningsrapport, om en provning har utförts.

5. Tillverkaren skall, under minst 10 år efter det att tillverkningen av produkten har upphört, hålla följande tillgängligt för de nationella myndigheterna:

- Den dokumentation som avses i punkt 3.1 andra stycket andra strecksatsen.
- De ändringar som avses i punkt 3.4 andra stycket.
- De beslut och rapporter från det anmälda organet som avses i punkt 3.4 sista stycket, punkt 4.3 och 4.4.

6. Varje anmält organ skall ge övriga anmälda organ relevant information om de godkännanden av kvalitetssystem som har utfärdats eller återkallats.

394L0025/S

Nr L 164/32

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

30.6.94

BILAGA 10

PRODUKTVERIFIKATION

(modul F)

1. I denna modul beskrivs det förfarande med vilket en tillverkare eller hans representant inom gemenskapen kontrollerar och intygar att de produkter som omfattas av bestämmelserna i punkt 3 är i överensstämmelse med typen enligt beskrivningen i EG-typintyget och uppfyller tillämpliga krav i direktivet.
2. Tillverkaren skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att tillverkningsprocessen säkerställer att produkterna överensstämmer med typen enligt beskrivningen i EG-typintyget och med tillämpliga krav i direktivet. Tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen skall utföra CE-märkningen på varje produkt och upprätta en försäkrans om överensstämmelse (se bilaga 15).
3. Det anmälda organet skall utföra lämpliga undersökningar och provningar för att kontrollera produktens överensstämmelse med kraven i direktivet antingen genom undersökning och provning av varje produkt enligt punkt 4 eller genom undersökning och provning av produkter på ett statistiskt urval enligt punkt 5, enligt tillverkarens val.
- 3a. Tillverkaren eller hans representant skall behålla en kopia av försäkrans om överensstämmelse under minst 10 år efter det att tillverkningen av produkten har upphört.
4. Verifikation genom undersökning och provning av varje produkt
 - 4.1 Varje produkt skall undersökas och provas individuellt på lämpligt sätt enligt de relevanta standarder som avses i artikel 5 eller skall motsvarande provningar utföras för att verifiera produktens överensstämmelse med typen enligt beskrivningen i EG-typintyget och med tillämpliga krav i direktivet.
 - 4.2 Det anmälda organet skall anbringa, eller låta anbringa, sitt identifikationsnummer på varje godkänd produkt och utfärda ett skriftligt intyg om överensstämmelse på grundval av utförda provningar.
 - 4.3 Tillverkaren eller hans representant skall på begäran kunna visa upp det anmälda organets intyg om överensstämmelse.
5. Statistisk verifikation
 - 5.1 Tillverkaren skall förete sina produkter i enhetligt sammansatta partier och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att tillverkningsprocessen säkerställer enhetlighet hos varje tillverkat parti produkter.
 - 5.2 Samtliga produkter skall finnas tillgängliga för verifikation i form av enhetligt sammansatta partier. Ett slumpmässigt urval skall göras ur varje parti. Provenheterna skall undersökas och provas individuellt på lämpligt sätt enligt de relevanta standarder som avses i artikel 5 eller skall motsvarande provningar utföras för att säkerställa deras överensstämmelse med tillämpliga krav i direktivet för att fastställa huruvida partiet godkänns eller underkänns.
 - 5.3 Det statistiska förfarandet skall omfatta följande faktorer:
 - Den statistiska metod som skall tillämpas.
 - Provningsplan och dess operationella karakteristika.
 - 5.4 I fråga om godkända partier skall det anmälda organet anbringa, eller låta anbringa, sitt identifikationsnummer på varje produkt och utarbeta ett skriftligt intyg om överensstämmelse på grundval av utförda prov. Varje produkt i partiet får släppas ut på marknaden, med undantag av de provenheter som inte uppfyllde kraven på överensstämmelse.

394L0025/S

30.6.94

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

Nr L 164/33

Om partiet underkänns skall det anmälda organet eller den behöriga myndigheten vidta lämpliga åtgärder för att förhindra att partiet släpps ut på marknaden. I händelse att det ofta förekommer att partier underkänns får det anmälda organet tills vidare upphöra med statistisk verifikation.

Tillverkaren får, på det anmälda organets ansvar, anbringa organets identifikationsnummer under tillverkningsprocessen.

5.5 Tillverkaren eller hans representant skall på begäran kunna visa upp det anmälda organets intyg om överensstämmelse.

BILAGA 11

VERIFIKATION AV ENSTAKA OBJEKT

(modul G)

1. I denna modul beskrivs förfarandet när tillverkaren säkerställer och försäkrar att den berörda produkten, för vilken det i punkt 2 nämnda intyget har utfärdats, överensstämmer med tillämpliga krav i direktivet. Tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen skall utföra CE-märkningen på produkten och upprätta en försäkran om överensstämmelse (se bilaga 15).

2. Det anmälda organet skall undersöka den enskilda produkten och utföra lämpliga provningar enligt de tillämpliga standarder som anges i artikel 5 eller motsvarande provningar för att säkerställa att produkten överensstämmer med tillämpliga krav i direktivet.

Det anmälda organet skall anbringa, eller låta anbringa, sitt identifikationsnummer på den godkända produkten och utfärda ett intyg om överensstämmelse på grundval av utförda prov.

3. Syftet med den tekniska dokumentationen är att möjliggöra bedömning av överensstämmelse med direktivets krav samt att förstå produktens konstruktion, tillverkning och funktion.

394L0025/S

Nr L 164/34

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

30.6.94

BILAGA 12

FULLSTÄNDIG KVALITETSSÄKRING

(modul H)

1. I denna modul beskrivs förfarandet när den tillverkare som uppfyller förpliktelserna i punkt 2 säkerställer och försäkrar att de berörda produkterna uppfyller tillämpliga krav i direktivet. Tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen skall utföra CE-märkningen på varje produkt och upprätta en skriftlig försäkras om överensstämmelse (se bilaga 15). CE-märkningen skall åtföljas av identifikationsnumret på det anmälda organ som ansvarar för den övervakning som anges i punkt 4.

2. Tillverkaren skall använda ett godkänt kvalitetssystem för konstruktion, tillverkning samt kontroll av den färdiga produkten och provning enligt punkt 3 och skall vara föremål för den övervakning som avses i punkt 4.

3. Kvalitetssystem

3.1 Tillverkaren skall ge in en ansökan om utvärdering av sitt kvalitetssystem hos ett anmält organ.

Ansökan skall omfatta

- samtliga relevanta uppgifter för den planerade produktkategorin,
- kvalitetssystemets dokumentation.

3.2 Kvalitetssystemet skall säkerställa att produkterna överensstämmer med tillämpliga krav i direktivet.

Alla de faktorer, krav och bestämmelser som tillverkaren har tagit hänsyn till skall dokumenteras på ett systematiskt och åskådligt sätt i form av skriftliga riktlinjer, rutiner och anvisningar. Denna dokumentation av kvalitetssystemet skall säkerställa en enhetlig tolkning av program, planer, manualer och register.

Dokumentationen skall framför allt innehålla en fullgod beskrivning av

- kvalitetsmålen och strukturen på organisationen, ledningens ansvarsfördelning och befogenheter med avseende på konstruktions- och produktkvaliteten,
- de tekniska specifikationer rörande konstruktion, inbegripet standarder, som kommer att tillämpas och, när de standarder som avses i artikel 5 inte kommer att tillämpas till fullo, de medel som kommer att användas för att säkerställa att de tillämpliga väsentliga kraven i direktivet kommer att uppfyllas,
- de tekniker, processer och systematiska förfaranden för konstruktionskontroll och konstruktionsverifikation som kommer att användas vid konstruktionen av produkter inom den berörda produktkategorin,
- de motsvarande tekniker, processer och systematiska förfaranden för tillverkning, kvalitetskontroll och kvalitetssäkring som därvid kommer att användas,
- de undersökningar och provningar som kommer att utföras före, under och efter tillverkningen och med vilken frekvens,
- kvalitetsdokumenten, som exempelvis granskningsrapporter och provningsresultat, kalibreringsresultat, redogörelser för den berörda personalens kvalifikationer m.m.,
- de medel som används för övervakning av hur den krävda produktkvaliteten uppnås och att kvalitetssystemet fungerar effektivt.

3.3 Det anmälda organet skall bedöma kvalitetssystemet för att avgöra om det uppfyller de krav som avses i punkt 3.2. Det skall utgå ifrån överensstämmelse med dessa krav i fråga om kvalitetssystem som tillämpar den relevanta harmoniserade standarden (EN 29001).

Bland bedömarna skall minst en ha erfarenhet av bedömning av den berörda produkttekniken. Bedömningsförfarandet skall omfatta ett kontrollbesök i tillverkarens anläggning.

Beslutet skall meddelas tillverkaren. Meddelandet skall innehålla slutsatserna från undersökningen och motiverat beslut om bedömningen.

394L0025/S

30.6.94

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

Nr L 164/35

- 3.4 Tillverkaren skall åta sig att fullgöra de skyldigheter som är förenade med det godkända kvalitetssystemet och att vidmakthålla det så att det förblir ändamålsenligt.

Tillverkaren eller hans representant skall hålla det anmälda organ som har godkänt kvalitetssystemet underrättat om eventuella planerade ändringar av kvalitetssystemet.

Det anmälda organet skall utvärdera de föreslagna ändringarna och avgöra huruvida det ändrade kvalitetssystemet fortfarande uppfyller de krav som avses i punkt 3.2 eller om en ny bedömning krävs.

Organet skall meddela tillverkaren sitt beslut. Meddelandet skall innehålla slutsatserna från granskningen och motiverat beslut om bedömningen.

4. EG-övervakning på ett anmält organs ansvar

- 4.1 Syftet med övervakningen är att säkerställa att tillverkaren uppfyller de krav som uppstår som en följd av det godkända kvalitetssystemet.

- 4.2 Tillverkaren skall för kontroll ge det anmälda organet tillträde till lokaler för konstruktion, tillverkning, kontroll, provning och lagring och skall vidare tillhandahålla all nödvändig information, särskilt

- dokumentation över kvalitetssystemet,
- de dokument som förutsätts i kvalitetssystemets konstruktionsdel, såsom resultat av analyser, beräkningar, prover etc.
- de dokument som förutsätts i kvalitetssystemets tillverkningsdel, såsom granskningsrapporter och provningsresultat, kalibreringsresultat, redogörelser för berörd personals kvalifikationer m.m.

- 4.3 Det anmälda organet skall regelbundet utföra kontrollbesök för att säkerställa att tillverkaren vidmakthåller och tillämpar kvalitetssystemet och lämna en kontrollrapport till tillverkaren.

- 4.4 Därutöver får det anmälda organet göra oanmälda kontrollbesök hos tillverkaren. Under sådana besök får det anmälda organet vid behov utföra provningar eller låta utföra provningar som visar att kvalitetssystemet fungerar korrekt. Det anmälda organet skall lämna en rapport om kontrollbesöket till tillverkaren samt en provningsrapport, om en provning har utförts.

5. Tillverkaren skall, under minst 10 år efter det att tillverkningen av produkten har upphört, hålla följande tillgängligt för de nationella myndigheterna:

- Den dokumentation som avses i punkt 3.1 andra stycket andra strecksatsen.
- De ändringar som avses i punkt 3.4 andra stycket.
- De beslut och rapporter från det anmälda organet som avses i punkt 3.4 sista stycket, punkt 4.3 och 4.4.

6. Varje anmält organ skall ge övriga anmälda organ relevant information om de godkännanden av kvalitetssystem som har utfärdats eller återkallats.

394L0025/S

Nr L 164/36

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

30.6.94

BILAGA 13

DEN TEKNISKA DOKUMENTATION SOM TILLVERKAREN TILLHANDAHÅLLER

Den tekniska dokumentation som avses i bilaga 5, 7, 8, 9 och 11 skall innehålla alla relevanta uppgifter och medel som tillverkaren använder för att säkerställa att utrustningen eller båten uppfyller de väsentliga krav som gäller för dem.

Den tekniska dokumentationen skall göra det möjligt att förstå produktens konstruktion, tillverkning och funktion och möjliggöra bedömning av överensstämmelsen med kraven i detta direktiv.

Dokumentationen skall så långt detta är tillämpligt för bedömningen omfatta följande:

- En allmän beskrivning av typen.
- Konstruktions- och tillverkningsritningar och skisser av utrustning, delmontage, kretsar osv.
- De beskrivningar och förklaringar som är nödvändiga för att förstå ovan nämnda ritningar och skisser och produktens funktion.
- En förteckning över de standarder som avses i artikel 5 och som tillämpas helt eller delvis och en beskrivning av de lösningar som valts för att uppfylla de väsentliga kraven när de standarder som avses i artikel 5 inte har tillämpats.
- Resultatet av konstruktionsberäkningar, utförda undersökningar osv.
- Provningsrapporter eller beräkningar av stabiliteten enligt punkt 3.2 i de väsentliga kraven och av reservdeplacement och flytmedel enligt punkt 3.3 i de väsentliga kraven.

394L0025/S

30.6.94

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

Nr L 164/37

BILAGA 14

DE MINIMIKRITERIER SOM MEDLEMSSTATERNA SKALL BEAKTA NÄR DE UTSER
ANMÄLDA ORGAN

1. Det organ, dess chef och den personal som ansvarar för utförandet av verifikationer får inte vara konstruktören, tillverkaren, leverantör eller montör av de båtar eller den utrustning som de inspekterar och inte heller representant för någon av dessa. De får inte delta direkt eller som representant i utformningen, konstruktionen, saluförandet eller underhållet av nämnda produkter. Detta utesluter inte möjligheten av ett utbyte av teknisk information mellan tillverkaren och organet.
2. Organet och dess personal skall utföra verifikationerna med största yrkesmässiga integritet och tekniska kompetens och vara fria från alla påtryckningar och påverkan, särskilt av ekonomisk natur, som skulle kunna påverka deras omdöme eller resultatet av verifikationerna, särskilt från personer eller grupper av personer som har ett intresse i resultatet av verifikationerna.
3. Organet skall till sitt förfogande ha nödvändig personal och de medel som behövs för att korrekt kunna utföra de administrativa och tekniska uppgifter som hänger samman med verifikationerna. Det skall också ha tillgång till den utrustning som behövs för särskild kontroll.
4. Personal som ansvarar för kontroller skall ha
 - god teknisk yrkesutbildning,
 - tillräcklig kunskap om kraven för de kontroller de utför och tillräcklig praktisk erfarenhet av sådana kontroller,
 - förmåga att upprätta intyg, protokoll och rapporter för att återge resultatet av kontrollerna.
5. Den personal som utför kontroller skall vara opartisk. Deras lön får inte vara beroende av antalet provningar som utförs eller resultatet av sådana provningar.
6. Organet skall vara ansvarsförsäkrat såvida inte staten påtar sig ansvaret enligt nationell lagstiftning eller kontrollerna utförs direkt av medlemsstaterna.
7. Organets personal är bunden av tystnadsplikt som omfattar allt de får veta vid utförandet av sina utgifter (utom gentemot de behöriga administrativa myndigheterna i den medlemsstat där verksamheten utförs) enligt detta direktiv eller de nationella bestämmelser varigenom direktivet är i kraft.

394L0025/S

Nr L 164/38

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

30.6.94

BILAGA 15

SKRIFTLIG FÖRSÄKRAN OM ÖVERENSSTÄMMELSE

1. Den skriftliga försäkran om överensstämmelse med bestämmelserna i direktivet skall alltid åtfölja
 - fritidsbåten och förvaras i ägarens instruktionsbok (bilaga 1, punkt 2.5),
 - den utrustning som avses i bilaga 2.
2. Den skriftliga försäkran om överensstämmelse skall omfatta följande¹:
 - Namn och adress till tillverkaren eller hans representant inom gemenskapen².
 - En beskrivning av båten³ eller utrustningen³.
 - Hänvisningar till de relevanta harmoniserade standarder som använts eller hänvisningar till de specifikationer enligt vilka överensstämmelsen försäkras.
 - Om detta är tillämpligt, en hänvisning till det EG-typintyg som har utfärdats av ett anmält organ.
 - Om det är tillämpligt, namn och adress till det anmälda organet.
 - Identiteten på den person som är bemyndigad att underteckna för tillverkarens räkning eller för hans representant inom gemenskapen.

¹ och upprättas på det/de språk som avses i punkt 2.5 i bilaga 1.

² Företagets namn och fullständiga adress. Representanten skall också ange tillverkarens företagsnamn och adress.

³ Beskrivning av produkten, märke, typ och, i tillämpliga fall, serienummer.

**Försäkrings
Förbundet**

Sveriges
Försäkringsförbund

Kungsgatan 6
Box 1436
111 84 Stockholm
Tel 08-783 71 50
Fax 08-723 03 08
Org nr 556207-5860

BILAGA 10

1996-03-18

Torkel Sölve
Kommunikationsdepartementet
Box 949
461 29 Trollhättan

Fritidsbåtsregister m. m.

Åberopande vårt åtagande vid sammanträdet 1996-01-23 på Stöldskyddsföreningen att om möjligt ta fram en del statistik från försäkringsbranschen rörande skador, ber vi nu att få överlämna bifogade sammanställning grundad på det material de fem bolagen lämnat till oss. Emellertid vill vi reservera oss för att bolagen kan ha använt sig av litet olika begrepp. Detta torde dock inte lägga hinder för att få en övergripande bild av försäkringsbeståndet hos de tillfrågade bolagen och antalet person- och saksador.

Vi hoppas att materialet skall kunna utnyttjas på lämpligt sätt. Behövs ytterligare uppgifter skall vi försöka hjälpa till med detta.

Med vänlig hälsning

Anders Beskow

Jan Granmar

Bilaga.

1996-03-18

Sammanställning över skadeantal beträffande motorbåtar och segelbåtar

Bolag A: totalt antal fritidsbåtar försäkrade 21.000. Under de senaste sju åren har i princip inga personskador inträffat. Under 1995 anmäldes 410 sjöskador (ej kasko)

Bolag B: totalt antal fritidsbåtar försäkrade 41.000. Under de senaste fem åren har sammanlagt två personskador inträffat. Antalet saksador (i de flesta fall kappseglingsskador) på segelbåtar under denna period uppgår till 99 och på övriga typer av båtar till 37.

Bolag C: totalt antal fritidsbåtar försäkrade 47.000. Under de senaste fem åren har sammanlagt 17 personskador inträffat (av dessa rör sex segelbåtar). Antalet saksador på segelbåtar under denna period uppgår till 185 och på övriga typer av båtar till 157.

Bolag D: totalt antal fritidsbåtar försäkrade 60.000. Under de senaste fem åren har inga personskador inträffat. Antalet saksador med anknytning till segelbåtar under denna period uppgår till 607 varav 184 rör tävling och 334 rör förtöjningsskador. Saksador för övriga typer av båtar uppgår till 164 varav 69 rör förtöjningsskador.

Bolag E: totalt antal fritidsbåtar försäkrade 51.000. Under de senaste fem åren har sammanlagt 15 personskador inträffat. Antalet saksador uppgår till 230. Förtöjningsskadorna uppgår till 848 och lättare skador i samband med sammanstötningar till 619.

Summa för bolagen A - E: totalt antal fritidsbåtar försäkrade 220.000. Under de senaste fem åren har sammanlagt 34 personskador inträffat. Det totala antalet saksador oavsett kategori uppgår till 3.356.

1996-08-28

Torkel Sölve
Kommunikationsdepartementet
Box 949
461 29 Trollhättan

Försäkrings Förbundet

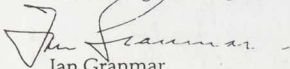
Sveriges
Försäkringsförbund

Kungsgatan 6
Box 1436
111 84 Stockholm
Tel 08-783 71 50
Fax 08-723 03 08
Org nr 556207-5860

Kompletterande underlag

Åberopande tel.samtal, senast 96-08-07, om vissa kompletteringar till förbundets skrivelse 96-03-18 överlämnas bifogade sammanställning av uppgifter inhämtade från berörda försäkringsbolag.

Med vänlig hälsning


Jan Granmar
(tel.nr. 08-783 70 06)

Bilaga

Försäkrings
Förbundet

Bilaga till skrivelse 96-08-28

Båtskador (antal) - ansvar, åren 1991-1995

<u>Bolag A</u>	201
<u>Bolag B</u>	136
<u>Bolag C</u>	359
<u>Bolag D</u>	368
<u>Bolag E</u>	245
<u>Sammanlagt</u>	<u>1.309</u>

Försäkrings
FörbundetSveriges
FörsäkringsförbundKungsgatan 6
Box 1436
111 84 Stockholm
Tel 08-783 71 50
Fax 08-723 03 08
Org nr 556207-5860

1996-10-09

Torkel Sölve
Kommunikationsdepartementet
Box 949
461 29 Trollhättan**Kompletterande underlag**
(jfr våra skr 96-03-18 och 96-08-28)

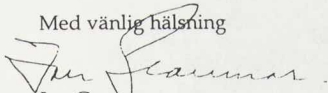
Åberopande dagens telefonsamtal överlämnas nedanstående uppgifter. Över båtförsäkringen lämnas i princip endast ersättning för personskador som båtens förare eller ägare vållar tredjeman. För egna personskador lämnas ingen ersättning.

Enligt uppgift från berörda försäkringsbolag är skador som har samband med förande av båt mycket lågfrekventa (försvinnande litet antal). Skador i samband med "i- och urhoppning" från båt är något mer vanliga.

Vid manuella genomgångar hos de berörda fem försäkringsbolagen visar det sig att sammanlagt c:a 15 personskador (tredjemansskador) inträffat under perioden 1991 - 1995. Såvitt vi kunnat förstå har ingen av dessa skador förorsakat något dödsfall. Under motsvarande tidsperiod har den sammanlagda kostnadsersättningen för det nämnda antalet skador uppgått till c:a 1,5 milj kronor.

Enligt de berörda försäkringsbolagens uppfattning torde behovet av en obligatorisk ansvarsförsäkring, baserad på frekvens eller kostnader, inte förefalla motiverad.

Med vänlig hälsning


Jan Granthar

BILAGA 11

Avgiftsenheten

Datum
1995-01-16

Ert datum

1994-12-15

Er beteckning

M94/702/7

Miljö- och naturresurs-
departementet

103 33 STOCKHOLM

**Yttrande över förslag till avgifter enligt betänkandet (SOU 1994:16)
Skoterkörning på jordbruks- och skogsmark - kartläggning och
åtgärdsförslag**

Yttrandet belyser utredningens förslag om en årlig avgift för terrängskotrar (kap. 9.6 och 10.7). Med en årlig avgift om 200 kronor per skoter beräknas de årliga intäkterna till ca 30 miljoner kronor. Intäkterna skall främst finansiera planering, anläggande och underhåll av snöskoterleder. Ansvar och genomförandet av denna verksamhet ligger på skoterklubbar eller liknande organisationer.

Förutsättningarna för att det skall röra sig om en avgift i statsrättslig bemärkelse är tre - att varan eller tjänsten produceras av en statlig myndighet, att motprestationsbegreppet är uppfyllt samt att det finns fastställt ett ekonomiskt mål för verksamheten. Sådana avgifter omfattas av avgiftsförordningens (1992:191) regelverk.

I 3 § avgiftsförordningen regleras att det rör sig om statlig myndighetsverksamhet. I förevarande fall skall den huvudsakliga verksamheten bedrivas av de enskilda skoterklubbarna. Detta förhållande innebär att den första förutsättningen inte är uppfyllt. Avgiften kan inte betraktas som en avgift i statsrättslig bemärkelse.

Vad gäller den andra förutsättningen, motprestationsbegreppet, kan följande kommentarer göras.

Distinktionen mellan avgifter och skatter, särskilt specialdestinerade punktskatter, är i viss utsträckning oklar. I förarbetena och propositionen till regeringsformen sägs att det är fråga om en avgift endast när en direkt motprestation utgår. I rättstillämpningen har emellertid avgiftsbegreppet fått en bredare tillämpning. Det finns situationer där sambandet mellan prestation och avgift är svagt men där statsmakterna ändå ansett att det är fråga om avgifter. Vid t ex avgiftsfinansierad tillsyns- och kontroll-

verksamhet finns inte alltid något direkt samband. I dessa fall har det varit avgörande huruvida det finns ett samband mellan verksamheten och en identifierbar och avgränsad målgrupp. Det förekommer dock avvikelser från denna princip. Lagrådet har yttrat sig över tillsynsavgifter enligt lag om genetiskt modifierade organismer (prop. 1993/94:198) och därvid kommit fram till att en tillsynsavgift inte får tas ut generellt för företag som bedriver sådan verksamhet som avses i lagen.

I förevarande fall finns inte något samband mellan kollektivet skoterägare och någon statligt bedriven verksamhet, vilken innebär att inte heller den andra förutsättningen är uppfylld.

Beträffande den tredje förutsättningen ekonomiskt mål, kan bara kort konstateras att något sådant mål i avgiftsförordningens bemärkelse inte går att ställa upp.

Sammanfattningsvis finner RRV att den föreslagna skoteravgiften inte kan betraktas som en avgift i avgiftsförordningens bemärkelse.

Barbro Lindby Ragsten

Lasse Henricson



RIKSREVISIONSVERKET

Avdelningen för Ekonomi och Resultatstyrning

Avgiftsenheten
MB

REMISS

Datum

1995-02-03

Ert datum

1995-01-09

RRV dnr

22-95-0039

Er beteckning

95/83

1(2)

Jordbruksdepartementet
103 33 STOCKHOLM**Generaldirektören Per Wramners rapport om allmän fiskevårdsavgift**

Enligt regeringsbeslut den 10 november 1994 bör en allmän fiskevårdsavgift införas från den 1 januari 1996 under förutsättning att det går att garantera en effektiv kontroll och administration. Utredaren har bl a haft som uppgift att se till att detta villkor är uppfyllt.

Avgift eller skatt?

En ovillkorlig förutsättning för att det skall röra sig om en avgift i avgiftsförordningens (1992:191) bemärkelse är att varan eller tjänsten produceras av en statlig myndighet. I förevarande fall skall den huvudsakliga verksamheten bedrivas av olika fiskeområdesföreningar och intresseorganisationer på fiskets område. Detta innebär att fiskevårdsavgiften inte omfattas av avgiftsförordningens regelverk.

Distinktionen mellan avgifter och skatter, särskilt specialdestinerade punktskatter, är ej helt självklar. I förevarande fall kan det inte uteslutas att det är fråga om en punktskatt dvs riksdagens beslut krävs både när det gäller att införa fiskevårdsavgiften och bestämma storleken på avgiften.

Förvaltningen och uppbörden av avgiftsmedlen

Av direktiven till uppdraget framgår att en fiskevårdsavgift bör införas under förutsättning att ett system kan introduceras som garanterar en effektiv administration och kontroll.

Om statsmakterna beslutar att införa en fiskevårdsavgift bör avgiftsmedlen betalas till statsverkets checkräkning i Riksbanken och redovisas under en inkomsttitel på statsbudgeten. Eventuella räntebäringar tillfaller då statskassan. Fiskeriverkets kostnader för administrationen av systemet bör i ett sådant fall finansieras över statsbudgeten.

RRV anser att rapporten inte tillräckligt belyser konsekvenserna av de olika alternativ som ges vad gäller hanteringen av uppbörden.

Kontrollen av efterlevnaden

Tillgången på fiskevatten kan liknas vid en kollektiv vara i den meningen att varan kan konsumeras av flera konsumenter samtidigt utan att någons konsumtion minskar möjligheten för andras konsumtion. Den optimala volymen av en kollektiv vara erhålls där summan av konsumenternas värderingar av ett marginellt tillskott sammanfaller med marginalkostnaden. Problemet med att i praktiken åstadkomma en sådan volym är att den verkliga betalningsviljan kan visa sig svår att bestämma.

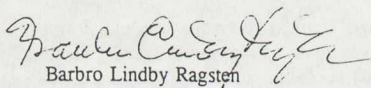
Fiskeriverket har med SCBs hjälp genomfört en studie Fritidsfiske -90 för att kartlägga allmänhetens intresse för fritidsfiske och en allmän fiskevårdsavgift. Det positiva utfallet beträffande en allmän fiskevårdsavgift som blev resultatet av undersökningen bör emellertid tolkas med en viss försiktighet. Den enskilde konsumenten kan mycket väl ha uppgivit en överdrivet positiv inställning i förhållande till hans verkliga värderingar. Mot bakgrund av den redan i dagsläget bristfälliga fisketillsynen, och att risken för upptäckt vid fiske utan att ha erlagt avgift är minimal, torde ett införande av en fiskevårdsavgift sannolikt ge upphov till ett omfattande "free-rider" problem.

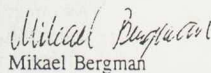
Utredaren pekar också på behovet av en avsevärt förbättrad fisketillsyn för att det föreslagna systemet skall fungera, utan att redovisa konkreta förslag till hur en sådan tillsyn skall utformas.

Mot bakgrund bl a av de kontrollsvårigheter som en obligatorisk fiskevårdsavgift medför anser RRV att det villkor som regeringen ställt upp för att införa denna avgift inte är uppfyllt.

Ett alternativ som inte kräver ett lika omfattande statligt engagemang är att försöka utnyttja den betalningsvilja som på olika sätt har kommit fram. Det kan således finnas skäl för att undersöka hur ett frivilligt avgiftssystem skulle kunna utformas.

Beslut i detta ärende har fattats av revisionsdirektören Barbro Lindby Ragsten i närvaro av byrådirektörerna Per Högberg och Mikael Bergman, den sistnämnde föredragande.


Barbro Lindby Ragsten


Mikael Bergman

BILAGA 12

Prop. 1986/87: 121

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

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

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

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

3.3 Följdändringar i annan lagstiftning

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

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

4 Upprättade lagförslag

På grund av det anförda har inom jordbruksdepartementet upprättats förslag till

1. lag om fritidsbåtsregister,
2. lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1),
3. lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.,
4. lag om ändring i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn.

Förslagen under 2 och 3 har upprättats i samråd med chefen för justitiedepartementet och förslaget under 4 i samråd med chefen för kommunikationsdepartementet.

5 Specialmotivering

Prop. 1986/87:121

5.1 Förslaget till lag om fritidsbåtsregister

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prop. 1986/87:121

Inledande bestämmelser

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

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

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

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

2 § Fritidsbåtsregistret har till ändamål att ge underlag för

1. kontroll av ordning och säkerhet till sjöss.

2. planering av trafiken med fritidsbåtar.

Registret får även användas som underlag för

1. planering som avser turism, friluftsliv och naturvård.

2. utredningar rörande skatter, tullar och indrivning.

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

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

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

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

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

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

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

Registrering och anteckning av förvärv m. m.

5 § Varje svensk båt som inte skall registreras enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m. och som vanligen är förlagd i Sverige skall registreras i fritidsbåtsregistret om

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

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

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

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

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

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

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

Prop. 1986/87:121

motorbåtar som drivs med motor vars effekt överstiger 10 kilowatt skall registreras. Prop. 1986/87: 121

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prop. 1986/87:121

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

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

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

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

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

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

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

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

Paragrafen motsvarar 9 § i det remitterade förslaget.

Prop. 1986/87:121

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

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

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

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

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

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

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

Paragrafen motsvarar 10 § första stycket i det remitterade förslaget.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Avregistrering

10 § En båt skall avregistreras om den

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

Prop. 1986/87: 121

4. frånhänts ägaren genom brott och inte anträffats inom två år därefter, Prop. 1986/87:121
5. har registrerats enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.,
6. i annat fall än som sägs i 1–5 sedan minst ett år inte skall vara registrerad enligt 5 §,
7. är registrerad enligt 6 § och anmäls för avregistrering.

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

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

Avsikten med punkt 5 är att förhindra dubbelregistrering.

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

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

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

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

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

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

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

Registeravgift

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prop. 1986/87:121

16 § Betalas inte registeravgiften inom föreskriven tid får verkställighet ske enligt utsökningsbalken. Prop. 1986/87:121

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

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

Ansvars- och överklagandebestämmelser m. m.

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

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

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

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

vara straffsanktionerat. Det bör samtidigt enligt lagrådet anges i motiven vad som avses med att bruka en båt. Prop.1986/87:121

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

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

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

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

Straffbestämmelsen avser anmälan om äganderättsövergång och anmälan om avregistrering.

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

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

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

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

en särskild person. Lagrådet anser det bäst att inte reglera dessa frågor i lagen. Prop. 1986/87:12

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

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

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

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

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

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

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

Övergångsbestämmelser

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

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

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

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

Prop. 1986/87:121

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

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

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

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

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

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

Prop. 1986/87:121

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

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

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

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

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

Ändringen av 1 § är av redaktionell karaktär.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6 Hemställan

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

1. lag om fritidsbåtsregister,
2. lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1),
3. lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m. m.,
4. lag om ändring i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn.

7 Beslut

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

Bilaga I
Trafiksäkerhets-
verkets lagförslag

Prop. 1986/87:121

Förslag till

Lag om registrering av båtar

Härigenom föreskrivs följande

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

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

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

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

4 § I båtregistret skall införas varje sjösatt båt

1. vars skrov har en största längd av minst fem meter och drivs med segel eller motor, eller
2. som drivs med en motor vars effekt överstiger 13 kilowatt.

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

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

7 § En båt avregistreras efter skriftlig anmälan av ägaren

1. om båten förolyckats, huggits upp eller förstörts,
2. om båten på grund av ändrade äganderättsförhållanden inte längre är registreringspliktig,
3. om båten försvunnit eller övergivits till sjöss och sedan inte hörts av under tre månader,
4. om båten på grund av ombyggnad inte längre är registreringspliktig enligt denna lag,
5. om båten fränhänts ägaren genom brott och inte anträffats inom två år därefter,
6. om båten i annat fall än som sägs i 1–5 sedan minst ett år inte är registreringspliktig.

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

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

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

10 § Registerhållningsavgiften påförs av registreringsmyndigheten genom automatisk databehandling utan att särskilt beslut meddelas. Prop. 1986/87: 121

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Avförs båt som har upptagits i skeppsregistret enligt punkt 5 övergångsbestämmelserna till lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen (1891:30 s. 1) skall den föras in i båtregistret om den är registreringspliktig enligt denna lag.

6. Regeringen meddelar de ytterligare övergångsbestämmelser som behövs.

Statens offentliga utredningar 1996

Kronologisk förteckning

1. Den nya gymnasieskolan – hur går det? U.
2. Samverkansmönster i svensk forskningsfinansiering. U.
3. Fritid i förändring.
Om kön och fördelning av fritidsresurser. C.
4. Vem bestämmer vad? EU:s interna spelregler inför regeringskonferensen 1996. UD.
5. Politikområden under lupp. Frågor om EU:s första pelare inför regeringskonferensen 1996. UD.
6. Ett år med EU. Svenska statstjänstemäns erfarenheter av arbetet i EU. UD.
7. Av vitalt intresse. EU:s utrikes- och säkerhetspolitik inför regeringskonferensen. UD.
8. Batterierna – en laddad fråga. M.
9. Om järnvägens trafikledning m.m. K.
10. Forskning för vår vardag. C.
11. EU-mopeden. Ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon. K.
12. Kommuner och landsting med betalnings-svårigheter. Fi.
13. Offentlig djurskyddstillsyn. Jo.
14. Budgetlag – regeringens befogenheter på finansmaktens område. Fi.
15. Union för både öst och väst. Politiska, rättsliga och ekonomiska aspekter av EU:s sjätte utvidgning. UD.
16. Förankring och rättigheter. Om folkomröstningar, utträdesrätt, medborgarskap och mänskliga rättigheter i EU. UD.
17. Bättre trafik med väginformatik. K.
18. Totalförsvarspliktiga m95. Förslag om jobb/studier efter muck, bostadsbidrag, dagpenning, försäkringar. Fö.
19. Sverige, EU och framtiden. EU 96-kommitténs bedömningar inför regeringskonferensen 1996. UD.
20. Samordnad rollfördelning inom teknisk forskning. U.
21. Reform och förändring. Organisation och verksamhet vid universitet och högskolor efter 1993 års universitets- och högskolereform. U.
22. Inflytande på riktigt – Om elevers rätt till inflytande, delaktighet och ansvar. U.
23. Kartläggning och analys av den offentliga sektorns upphandling av varor och tjänster med miljöpåverkan. N.
24. Från Maastricht till Turin. Bakgrund och övriga EU-länders förslag och debatt inför regeringskonferensen 1996. UD.
25. Från massmedia till multimedia – att digitalisera svensk television. Ku.
26. Ny kurs i trafikpolitiken + Bilagor. K.
27. En strategi för kunskapslyft och livslångt lärande. U.
28. Det forskningspolitiska landskapet i Norden på 1990-talet. U.
29. Forskning och Pengar. U.
30. Borgenärsbrotten – en översyn av 11 kap. brottsbalken. Fi.
31. Attityder och lagstiftning i samverkan + bilagedel. C.
32. Möss och människor. Exempel på bra IT-användning bland barn och ungdomar. SB.
33. Banverkets myndighetsroll m.m. K.
34. Aktiv arbetsmarknadspolitik + expertbilaga. A.
35. Kriminalundersättelseregister
DNA-register. Ju.
36. Högskola i Malmö. U.
37. Sveriges medverkan i FN:s familjeår. S.
38. Nationalstadsparker. M.
39. Rapport från klimatdelegationen 1995.
Klimatrelaterad forskning. M.
40. Elektronisk dokumenthantering. Ju.
41. Statens maritima verksamhet. Fö.
42. Demokrati och öppenhet. Om folkvalda parlament och offentlighet i EU. UD.
43. Jämställdheten i EU. Spelregler och verklighetsbilder. UD.
44. Översyn av skatteflyktslagen.
Reformert förhandsbesked. Fi.
45. Presumptionsregeln i expropriationslagen. Ju.
46. Enskilda vägar. K.
47. Cirkelsamhället. Studiecirklaens betydelser för individ och lokalsamhälle. U.
48. Shaping Sustainable Homes in an Urbanizing World. Swedish National Report for Habitat II. N.
49. Regler för handel med el. N.
50. Förbud mot vapen på allmän plats m.m. Ju.
51. Förbyggande drag i en ny arbetslöshetsförsäkring – alternativ och förslag. A.
52. Precisering av handelsändamålet i detaljplan. M.
53. Kalkning av sjöar och vattendrag. M.
54. Kooperativa möjligheter i storstadsområden. S.
55. Sverige, framtiden och mångfalden. A.
55. På väg mot egenföretagande. A.
55. Vägar in i Sverige. A.
56. Hälften vore nog – om kvinnor och män på 90-talets arbetsmarknad. A.
57. Pensionssamordning för svenskar i EU-tjänst. Fi.
58. Finansieringen av det civila försvaret. Fö.

Statens offentliga utredningar 1996

Kronologisk förteckning

59. Europapolitikens kunskapsgrund.
En principdiskussion utifrån
EU 96-kommitténs erfarenheter. UD.
60. Miljö och jordbruk. Om EU:s miljöregler och
utvidgningens effekter på den gemensamma
jordbrukspolitiken. UD.
61. Olika länder – olika takt. Om flexibel integration
och förhållandet mellan stora och små stater i EU.
UD.
62. EU, konsumenterna och maten
– Förväntningar och verklighet. Jo.
63. Medicinska undersökningar i arbetslivet. A.
64. Försäkringskassan Sverige – Översyn av
socialförsäkringens administration. S.
65. Administrationen av EU:s jordbrukspolitik
i Sverige. Jo.
66. Utvärderat personval. Ju.
67. Medborgerlig insyn i kommunala entreprenader.
Fi.
68. Några folkbokföringsfrågor. Fi.
69. Kompetens och kapital + bilaga. N.
70. Samverkan mellan högskolan och näringslivet. N.
71. Lokal demokrati och delaktighet i Sveriges städer
och landsbygd. In.
72. Rättspsykiatriskt forskningsregister. S.
73. Svensk kärnteknisk tillsynsverksamhet.
Volym 1 – En granskning. M.
73. Swedish Nuclear Regulatory Activities.
Volume 1 – An Assessment. M.
74. Svensk kärnteknisk tillsynsverksamhet.
Volym 2 – Faktaredogörelser. M.
74. Swedish Nuclear Regulatory Activities.
Volume 2 – Descriptions. M.
75. Värden i folkhögskolevärlden. U.
76. EU:s regeringskonferens – procedurer, aktörer,
formalia. Sammanfattning av ett seminarium i
april 1996. UD.
77. Utländska försäkringsgivare med verksamhet i
Sverige. Fi.
78. Elberedskapen. Organisation, ansvarsfördelning
och finansiering. N.
79. Översyn av revisionsreglerna. Fi.
80. Viktigt meddelande.
Radio och TV i Kris och Krig. Ku.
81. Skydd för sparande i sparkasseverksamhet. Fi.
82. En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens
tillsynsmyndigheter. K.
83. Allmänt pensionssparande. S.
84. Ekobrottsforskning. Ju.
85. Egon Jönsson – en kartläggning av lokala sam-
verkansprojekt inom rehabiliteringsområdet. S.
86. Utvecklad samordning inom det civila försvaret
och freds räddningstjänsten. Kartläggning,
överbägganden och förslag. Fö.
87. Tredimensionell fastighetsindelning. Ju.
88. Kameraövervakning. Ju.
89. Samverkan mellan högskolan och de små och
medelstora företagen. N.
90. Sammanhålllet studiestöd. U.
91. Den privata vårdens omfattning och framtida
ersättningsformer – En översyn av de nationella
taxorna för läkare och sjukgymnaster. S.
92. IT i miljöarbetet. M.
93. Ny yrkestrafiklagstiftning. K.
94. Nationell teledresskatalog. K.
95. Botnibanan. K.
96. Strukturförändring och besparing.
En uppföljning av genomförda förändringar
inom försvarsmaktens ledningsorganisation. Fö.
97. Effektivare försvarsfastigheter!
Utvärdering av en reform. Fö.
98. Vem styr försvaret? Utvärdering av
effekterna av LEMO-reformen. Fö.
99. Avveckling med inläring. Erfarenheter från
LEMO-reformens avveckling av personal. Fö.
100. Ett nytt system för skattebetalningar. Del A.
Ett nytt system för skattebetalningar. Del B.
Författningsförslag, författningskommentarer
och bilagor. Fi.
101. Kärnavfall – teknik och platsval. KASAMs
yttrande över SKBs FUD-Program 95. M.
102. TUFF – Teckenspråksutbildning för föräldrar. U.
103. Miljöbalken. En skärpt och samordnad
miljölagstiftning för en hållbar utveckling.
Del 1 och 2. M.
104. Konsumentskydd på elmarknaden. C.
105. Att främja donationer till universitet
och högskolor. U.
106. EU och Sverige – från Kiruna till Malmö.
Sammanfattning av fyra regionala möten
1995-96. UD.
107. Union utan gränser – konsekvenser, möjligheter,
problem. Sammanfattning av ett seminarium i
november 1995. UD.
108. Konsumenterna och miljön. C.
109. Från åkerlotter till Paradis – ett delbetänkande
från Utredningen om universitetsfastigheter m.m.
angående överlåtelse och tomträttsupplåtelse av
vissa högskolefastigheter. Fi.
110. Inför ett Svenskt kulturnät – IT och framtiden
inom kulturområdet. Ku.

Statens offentliga utredningar 1996

Kronologisk förteckning

111. Bevakad övergång. Åldersgränser för unga upp till 30 år. C
112. Integrering av miljöhänsyn inom den statliga förvaltningen. M.
113. En allmän och aktiv försäkring vid sjukdom och rehabilitering. Del 1 och 2. S.
114. En körkortsreform. K.
115. Barnkonventionen och utlänningslagen. S.
116. Artikel 6 i Europakonventionen och skatteutredningen. Fi.
117. Expertrapporter från Skatteväxlingskommittén. Fi.
118. Station Stockholm Nord. K.
119. Lättnad i dubbelbeskattningen av mindre företags inkomster. Fi.
120. Högskolan i Malmö – Slutbetänkande. U.
121. Spår, miljö och stadsbild i centrala Stockholm. K.
122. Kunskapssyn och samhällsnytta i hantverkscirklar och hantverksutövande. U.
123. Iakttagelser och förslag efter omstruktureringen av försvarets ledning och stöd. Fö.
124. Miljö för en hållbar hälsoutveckling. Betänkande. Förslag till nationellt handlingsprogram. S. Bilaga 1. Miljörelaterade hälsorisker. S. Bilaga 2. Aktörer och verktyg i miljöhälsoarbetet. S. Environment for Sustainable Health Development – an Action Plan for Sweden. S.
125. Droger i trafiken. Ju.
126. Doping i folkhälsoperspektiv. Del A och Del B. S.
127. Folkbildningens institutioner. U.
128. Skyddet av kulturmiljön. En översyn av kulturminneslagens bestämmelser om byggnader och kulturmiljöer, prästgårdar, kyrkstäder och ortnamn. Ku.
129. Den kommunala självstyrelsen och grundlagen. In.
130. De två kulturerna. Rapporter av Klaus Richard Böhme, Bo Hult, Carl-Einar Stålvant samt Kent Zetterberg. Bilagor med underlagsmaterial till UTFÖR:s slutbetänkande SOU 1996:123. Fö.
131. Extern värdering av hot och förmåga. Bilagor med underlagsmaterial till UTFÖR:s slutbetänkande SOU 1996:123. Fö.
132. Det stora och snabba greppet. Om LEMO-reformens metoder och resultat. Bilagor med underlagsmaterial till UTFÖR:s slutbetänkande SOU 1996:123. Fö.
133. Jämställd vård. Olika vård på lika villkor. S.
134. Jämställd vård. Möten i vården ur ett tvärvetenskapligt perspektiv. S.
135. Fibromyalgi och Duchennes muskeldystrofi. Kunskapsläge och behov av framtida FoU. S.
136. Effekter av EU:s jordbrukspolitik. Jo.
137. Kommunalförbund och gemensam nämnd – två former för kommunal samverkan. In.
138. Ny behörighetsreglering på hälso- och sjukvårdens område m.m. S.
139. Skatt på avfall. Fi.
140. KO:s biträde åt enskilda. In.
141. Vårdavgifter vid rättspsykiatrisk vård, m.m. S.
142. Länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen. K.
143. Krock eller möte – Om den mångkulturella skolan. U.
144. Ökad konkurrens i handeln med livsmedel. N.
145. Arbetstid längd, förläggning och inflytande + bilagedel. A.
146. Att återerövra vardagen. S.
147. Övergångsbestämmelser till miljöbalken. M.
148. Översyn av förvärvslagen och hyreslagen Borgen och pant. Ju.
149. Elberedskapen. Författningsfrågor. N.
150. En allmän och sammanhållen arbetslöshetsförsäkring. A.
151. Bidrag genom arbete – En antologi. S.
152. Gruvorna och framtiden. N.
153. Hållbar utveckling i Sveriges skärgårdsområden. M.
154. Tre rapporter om studiecirklar. U.
155. Omtankar om vattendrag ett nytt angreppssätt. M.
156. Bostadspolitik 2000 – från produktions- till boendepolitik + Särtryck + Bilaga. In.
157. Översyn av redovisningslagstiftningen. Ju.
158. Sverige och EMU. Fi.
159. Folkbildningen – en utvärdering. U.
160. Bouppteckningar och arvsskatt. Ju.
161. Rätt att flytta – en fråga om bemötande av äldre. S.
162. På medborgarnas villkor – en demokratisk infrastruktur + bilaga. In.
163. Behov och resurser i vården – en analys. S.
164. Rätt att flytta – en fråga om bemötande av ett kunskapssamhälle. Ett diskussionsunderlag. U.
165. Ny kurs i trafikpolitiken. Delbetänkande om beskattning av vägtrafiken. K.
166. Lärare för högskola i utveckling. U.
167. Gymnasieutbildning för vissa ungdomar med funktionshinder. U.
168. Översyn av PBL och va-lagen. In.
169. Förnyelsen av kommuner och landsting. In.
169. Kommunala förnyelseproblem. En statsvetenskaplig betraktelse. Bilaga I. In.
169. Kommunerna och den statliga styrningen. Bilaga II. In.

Statens offentliga utredningar 1996

Kronologisk förteckning

169. Budgetpolitik. En studie av behovsbudgetering i två decentraliserade organisationer. Bilaga III. In.
169. Konkurrensutsättning inom äldreomsorgen i Stockholms stad. Politisk-demokratiska aspekter. Bilaga IV. In.
169. Förändringsmodeller och förändringsprocesser i kommuner och landsting. Några empiriska studier. Bilaga V. In.
170. Fritidsbåten och samhället. K.

Statens offentliga utredningar 1996

Systematisk förteckning

Statsrådsberedningen

Möss och människor. Exempel på bra IT-användning bland barn och ungdomar. [32]

Justitiedepartementet

Kriminalunderrättelseregister
DNA-register. [35]
Elektronisk dokumenthantering. [40]
Presumptionsregeln i expropriationslagen. [45]
Förbud mot vapen på allmän plats m.m. [50]
Utvärderat personval. [66]
Ekobrottsforskning. [84]
Tredimensionell fastighetsindelning. [87]
Kameraövervakning. [88]
Droger i trafiken. [125]
Översyn av förvärvslagen och hyreslagen
Borgen och pant. [148]
Översyn av redovisningslagstiftningen. [157]
Boupteckningar och arvsskatt. [160]

Utrikesdepartementet

Vem bestämmer vad? EU:s interna spelregler inför regeringskonferensen 1996. [4]
Politikområden under lupp. Frågor om EU:s första pelare inför regeringskonferensen 1996. [5]
Ett år med EU. Svenska statstjänstemäns erfarenheter av arbetet i EU. [6]
Av vitalt intresse. EU:s utrikes- och säkerhetspolitik inför regeringskonferensen. [7]
Union för både öst och väst. Politiska, rättsliga och ekonomiska aspekter av EU:s sjätte utvidgning. [15]
Förankring och rättigheter. Om folkomröstningar, utträdesrätt, medborgarskap och mänskliga rättigheter i EU. [16]
Sverige, EU och framtiden. EU 96-kommitténs bedömningar inför regeringskonferensen 1996. [19]
Från Maastricht till Turin. Bakgrund och övriga EU-länders förslag och debatt inför regeringskonferensen 1996. [24]
Demokrati och öppenhet. Om folkvalda parlament och offentlighet i EU. [42]
Jämställdheten i EU. Spelregler och verklighetsbilder. [43]
Europapolitikens kunskapsgrund. En principdiskussion utifrån EU 96-kommitténs erfarenheter. [59]
Miljö och jordbruk. Om EU:s miljöregler och utvidgningens effekter på den gemensamma jordbrukspolitik. [60]

Olika länder – olika takt. Om flexibel integration och förhållandet mellan stora och små stater i EU. [61]
EU:s regeringskonferens – procedurer, aktörer, formalia. Sammanfattning av ett seminarium i april 1996. [76]
EU och Sverige – från Kiruna till Malmö. Sammanfattning av fyra regionala möten 1995-96. [106]
Union utan gränser – konsekvenser, möjligheter, problem. Sammanfattning av ett seminarium i november 1995. [107]

Försvarsdepartementet

Totalförsvarspliktiga m95. Förslag om jobb/studier efter muck, bostadsbidrag, dagpenning, försäkringar. [18]
Statens maritima verksamhet. [41]
Finansieringen av det civila försvaret. [58]
Utvecklad samordning inom det civila försvaret och freds räddningstjänsten. Kartläggning, överväganden och förslag. [86]
Strukturförändring och besparing.
En uppföljning av genomförda förändringar inom försvarsmaktens ledningsorganisation. [96]
Effektivare försvarsfastigheter!
Utvärdering av en reform. [97]
Vem styr försvaret? Utvärdering av effekterna av LEMO-reformen. [98]
Avveckling med inläring. Erfarenheter från LEMO-reformens avveckling av personal. [99]
Iakttagelser och förslag efter omstruktureringen av försvarets ledning och stöd. [123]
De två kulturerna. Rapporter av Klaus Richard Böhme, Bo Hult, Carl-Einar Stålvant samt Kent Zetterberg. Bilagor med underlagsmaterial till UTFÖR:s slutbetänkande SOU 1996:123. [130]
Extern värdering av hot och förmåga. Bilagor med underlagsmaterial till UTFÖR:s slutbetänkande SOU 1996:123. [131]
Det stora och snabba greppet. Om LEMO-reformens metoder och resultat. Bilagor med underlagsmaterial till UTFÖR:s slutbetänkande SOU 1996:123. [132]

Socialdepartementet

Sveriges medverkan i FN:s familjeår. [37]
Kooperativa möjligheter i storstadsområden. [54]
Försäkringskassan Sverige – Översyn av socialförsäkringens administration. [64]
Rättspsykiatriskt forskningsregister. [72]

Statens offentliga utredningar 1996

Systematisk förteckning

Allmänt pensionssparande. [83]

Egon Jönsson – en kartläggning av lokala samverkansprojekt inom rehabiliteringsområdet. [85]

Den privata vårdens omfattning och framtida ersättningsformer – En översyn av de nationella taxorna för läkare och sjukgymnaster. [91]

En allmän och aktiv försäkring vid sjukdom och rehabilitering. Del 1 och 2. [113]

Barnkonventionen och utlänningslagen. [115]

Miljö för en hållbar hälsoutveckling.

Betänkande. Förslag till nationellt handlingsprogram. [124]

Bilaga 1. Miljörelaterade hälsorisker. [124]

Bilaga 2. Aktörer och verktyg i miljöhälsoarbetet. [124]

Environment for Sustainable Health Development – an Action Plan for Sweden. [124]

Doping i folkhälsoperspektiv. Del A och Del B. [126]

Jämställd vård. Olika vård på lika villkor. [133]

Jämställd vård. Möten i vården ur ett

tvärvetenskapligt perspektiv. [134]

Fibromyalgi och Duchennes muskeldystrofi.

Kunskapsläge och behov av framtida FoU. [135]

Ny behörighetsreglering på hälso- och sjukvårdens område m.m. [138]

Vårdavgifter vid rättspsykiatrisk vård, m.m. [141]

Att återöfva vardagen. [146]

Bidrag genom arbete – En antologi. [151]

Rätt att flytta – en fråga om bemötande av äldre. [161]

Behov och resurser i vården – en analys. [163]

Kommunikationsdepartementet

Om järnvägens trafikledning m.m. [9]

EU-mopeden. Ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon. [11]

Bättre trafik med väginformatik. [17]

Ny kurs i trafikpolitiken + Bilagor. [26]

Banverkets myndighetsroll m.m. [33]

Enskilda vägar. [46]

En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens tillsynsmyndigheter. [82]

Ny yrkestrafiklagstiftning. [93]

Nationell teledresskatalog. [94]

Botniabanan. [95]

En körkortsreform [114]

Station Stockholm Nord. [118]

Spår, miljö och stadsbild i centrala Stockholm. [121]

Länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen. [142]

Ny kurs i trafikpolitiken. Delbetänkande om

beskattning av vägtrafiken. [165]

Fritidsbåten och samhället. [170]

Finansdepartementet

Kommuner och landsting med betalnings-svårigheter. [12]

Budgetlag – regeringens befogenheter på finansmaktens område. [14]

Borgenärsbrotten – en översyn av 11 kap. brottsbalken. [30]

Översyn av skatteflyktslagen.

Reformerat förhandsbesked. [44]

Pensionssamordning för svenskar i EU-tjänst. [57]

Medborgerlig insyn i kommunala entreprenader. [67]

Några folkbokföringsfrågor. [68]

Utländska försäkringsgivare med verksamhet i Sverige. [77]

Översyn av revisionsreglerna. [79]

Skydd för sparande i sparkasseverksamhet. [81]

Ett nytt system för skattebetalningar. Del A.

Ett nytt system för skattebetalningar. Del B.

Författningsförslag, författningskommentarer och bilagor. [100]

Från åkerlötter till Paradis – ett delbetänkande från Utredningen om universitetsfastigheter m.m. angående överlåtelse och tomträttsupplåtelse av vissa högskolefastigheter. [109]

Artikel 6 i Europakonventionen och skatte-utredningen. [116]

Expertrapporter från Skatteväxlingskommittén. [117]

Lättnad i dubbelbeskattningen av mindre företags inkomster. [119]

Skatt på avfall. [139]

Sverige och EMU. [158]

Utbildningsdepartementet

Den nya gymnasieskolan – hur går det? [1]

Samverkansmönster i svensk forskningsfinansiering. [2]

Samordnad rollfördelning inom teknisk forskning. [20]

Reform och förändring. Organisation och verksamhet vid universitet och högskolor efter 1993 års universitets- och högskolereform. [21]

Inflytande på riktigt – Om elevers rätt till

inflytande, delaktighet och ansvar. [22]

En strategi för kunskapslyft och livslångt lärande. [27]

Det forskningspolitiska landskapet i Norden på 1990-talet. [28]

Forskning och Pengar. [29]

Högskola i Malmö. [36]

Cirkelsamhället. Studiecirkelns betydelser för individ och lokalsamhälle. [47]

Statens offentliga utredningar 1996

Systematisk förteckning

Värden i folkhögskolevärlden. [75]
Sammanhållet studiestöd. [90]
TUFF – Teckenspråksutbildning för föräldrar. [102]
Att främja donationer till universitet och högskolor. [105]
Högskolan i Malmö – Slutbetänkande. [120]
Kunskapssyn och samhällsnytta i hantverkscirklar och hantverksutövande. [122]
Folkbildningens institutioner. [127]
Krock eller möte – Om den mångkulturella skolan. [143]
Tre rapporter om studiecirklar. [154]
Folkbildningen – en utvärdering. [159]
Livslångt lärande i arbetslivet – steg på vägen mot ett kunskapssamhälle. Ett diskussionsunderlag. [164]
Lärare för högskola i utveckling. [166]
Gymnasieutbildning för vissa ungdomar med funktionshinder. [167]

Jordbruksdepartementet

Offentlig djurskyddstillsyn. [13]
EU, konsumenterna och maten
Förväntningar och verklighet. [62]
Administrationn av EU:s jordbrukspolitik i Sverige. [65]
Effekter av EU:s jordbrukspolitik. [136]

Arbetsmarknadsdepartementet

Aktiv arbetsmarknadspolitik + expertbilaga. [34]
Grundläggande drag i en ny arbetslöshetsförsäkring – alternativ och förslag. [51]
Sverige, framtiden och mångfalden. [55]
På väg mot egenföretagande. [55]
Vägar in i Sverige. [55]
Hälften vore nog – om kvinnor och män på 90-talets arbetsmarknad. [56]
Medicinska undersökningar i arbetslivet. [63]
Arbetstid
längd, förläggning och inflytande + bilagedel. [145]
En allmän och sammanhållen arbetslöshetsförsäkring. [150]

Kulturdepartementet

Från massmedia till multimedia – att digitalisera svensk television. [25]
Viktigt meddelande.
Radio och TV i Kris och Krig. [80]
Inför ett Svenskt kulturnät – IT och framtiden inom kulturområdet. [110]

Skyddet av kulturmiljön. En översyn av kulturminneslagens bestämmelser om byggnader och kulturmiljöer, prästgårdar, kyrkstäder och ortnamn. [128]

Näringsdepartementet

Kartläggning och analys av den offentliga sektorns upphandling av varor och tjänster med miljöpåverkan. [23]
Shaping Sustainable Homes in an Urbanizing World. Swedish National Report for Habitat II. [48]
Regler för handel med el. [49]
Kompetens och kapital + bilaga. [69]
Samverkan mellan högskolan och näringslivet. [70]
Elberedskapen. Organisation, ansvarsfördelning och finansiering. [78]
Samverkan mellan högskolan och de små och medelstora företagen. [89]

Närings- och handelsdepartementet

Ökad konkurrens i handeln med livsmedel. [144]
Elberedskapen. Författningsfrågor. [149]
Gruvorna och framtiden. [152]

Civildepartementet

Fritid i förändring.
Om kön och fördelning av fritidsresurser. [3]
Forskning för vår vardag. [10]
Attityder och lagstiftning i samverkan + bilagedel. [31]
Konsumentskydd på elmarknaden. [104]
Konsumenterna och miljön. [108]
Bevakad övergång. Åldersgränser för unga upp till 30 år. [111]

Inrikesdepartementet

Lokal demokrati och delaktighet i Sveriges städer och landsbygd. [71]
Den kommunala självstyrelsen och grundlagen. [129]
Kommunalförbund och gemensam nämnd – två former för kommunal samverkan. [137]
KO:s bidräde åt enskilda. [140]
Bostadspolitik 2000 – från produktions- till boendepolitik + Särtryck + Bilaga [156]
På medborgarnas villkor – en demokratisk infrastruktur + bilagor. [162]
Översyn av PBL och va-lagen. [168]
Förnyelsen av kommuner och landsting. [169]
Kommunala förnyelseproblem.
En statsvetenskaplig betraktelse. Bilaga I. [169]

Statens offentliga utredningar 1996

Systematisk förteckning

Kommunerna och den statliga styrningen.

Bilaga II. [169]

Budgetpolitik. En studie av behovsbudgetering i två decentraliserade organisationer. Bilaga III. [169]

Konkurrensutsättning inom äldreomsorgen i

Stockholms stad. Politisk-demokratiska aspekter.

Bilaga IV. [169]

Förändringsmodeller och förändringsprocesser i kommuner och landsting. Några empiriska studier.

Bilaga V. [169]

Miljödepartementet

Batterierna – en laddad fråga. [8]

Nationalstadsparker. [38]

Rapport från klimatdelegationen 1995.

Klimatrelaterad forskning. [39]

Precisering av handelsändamålet i detaljplan. [52]

Kalkning av sjöar och vattendrag [53]

Svensk kärnteknisk tillsynsverksamhet.

Volym 1 – En granskning. [73]

Swedish Nuclear Regulatory Activities.

Volume 1 – An Assessment. [73]

Svensk kärnteknisk tillsynsverksamhet.

Volym 2 – Faktaredogörelser. [74]

Swedish Nuclear Regulatory Activities.

Volume 2 – Descriptions. [74]

IT i miljöarbetet. [92]

Kärnavfall – teknik och platsval. KASAMs

ytttrande över SKBs FUD-Program 95. [101]

Miljöbalken. En skärpt och samordnad

miljölagstiftning för en hållbar utveckling.

Del 1 och 2. [103]

Integrering av miljöhänsyn inom den statliga förvaltningen. [112]

Övergångsbestämmelser till miljöbalken. [147]

Hållbar utveckling i Sveriges skärgårdsområden. [153]

Omtankar om vattendrag

ett nytt angreppssätt. [155]

