

Regeringskansliet
Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över Naturvårdsverkets rapport om Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i stort förslagen i Naturvårdsverkets rapport om nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar, men myndigheten har nedanstående kommentarer vad gäller definition av fritidsbåtar, behovet av ett register och utformningen av detta, producenternas ansvar samt kommunernas omhändertaganderätt.

Överväganden

Transportstyrelsen kan konstatera att problemen med äldre fritidsbåtar på sikt kan komma att bli en mer omfattande fråga. Detta hänger samman med att en inte obetydlig del av de svenska fritidsbåtarna härstammar från 1970- och 80-talen. Även om båtarna har visat sig ha en god livslängd är det sannolikt att många av dessa kommer att skrotas ut under den kommande tioårsperioden. Transportstyrelsen anser därför att det är angeläget att ett system som omhändertar både det befintliga båtbeståndet och de nya båtarna kan inrättas.

Definitioner

Enligt Transportstyrelsen är definitionen av fritidsbåt som återfinns i Fritidsbåtsdirektivet, (2003/44/EG) bra då den omfattar alla båtar mellan 2,5

och 24 meter oavsett framdrivningssätt. Transportstyrelsen förespråkar dock att samtliga båtar över 2,5 meter ska omfattas av det eventuella nya fritidsbåtsregistret och producentansvaret. Att ytterligare en definition föreslås vid kommunernas möjlighet att forsla bort båtar, kan bli förvirrande och riskerar att bli godtyckligt och oförutsebart gentemot båtägarna.

För en enhetlig tillämpning av registreringsregler för fartyg, oavsett om de ska registreras i ett inskrivningsregister för fartyg eller ett offentlighetsregister för förenklat båtregister, bör samma definitioner om vad som är en båt respektive skepp användas. Enligt sjölagen (1994:1004) 1 kap 2 § 1 st är ett skepp ett fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Annat fartyg kallas båt. "Fritidsbåtar" som är minst 12 x 4 meter är registreringspliktiga som skepp i inskrivningsregistret för svenska fartyg vilket Transportstyrelsen ansvarar för. Dessa skepp bör förbli registreringspliktiga i detta register och inte omfattas av ett fritidsbåtsregister eftersom de ska kunna intecknas och ha ett säkrare omsättningsskydd.

Producentansvar och fritidsbåtsregister

Naturvårdsverket har i sin rapport konstaterat att införandet av ett fritidsbåtsregister skulle underlätta bl.a. system för att hantera skrotning av fritidsbåtar. Transportstyrelsen kan konstatera att det finns ett antal arbetsuppgifter som åvilar myndigheten och som skulle kunna bedrivas mycket mer effektivt om ett register införs, bl.a.

- Skrotning av båtar
- Effektivare marknads kontroll genom dels effektivare kontroll på importerade båtar, dels tydligare kontroll på vilka båtar som finns på marknaden vilket ger en för konsumenten mycket viktig och enkel upplysning huruvida båten uppfyller de grundläggande kraven, och dels möjligheten att kunna spåra och nå personer som äger farliga produkter (RAPEX, återkallning)
- Effektivare arbete med Regeringens mål om att minska skadade och omkomna genom bl.a. bättre statistikunderlag och möjligheten att nå rätt målgrupp, exempelvis om en produkt uppvisar brister eller är farliga ur ett säkerhetshänseende. Idag är dessa verktyg för myndigheten mycket trubbiga
- Effektivare arbete med att nå de miljömål som utpekats av Regeringen, bl.a. genom ett bättre statistikunderlag.

Transportstyrelsen anser dock att ett system för skrotning av fritidsbåtar skulle kunna åstadkommas även utan ett register, där det införs ett

producentansvar med en fond där medel för framtida skrotning sätts in av tillverkaren eller den som sätter produkten på marknaden, importören.

Registerhållning

Transportstyrelsen är en myndighet inrättad för registerhållning inom transportområdet och är därför en lämplig myndighet att ta ansvar för ett eventuellt nytt båtregister då man idag ansvarar för bilregistret såväl som för inskrivningsregister inom transportområdet. Nuvarande inskrivningsregister för svenska fartyg påverkas av ett obligatoriskt båtregister för fritidsbåtar genom att de båtar (dvs. som inte uppfyller skeppsmått) som är registrerade för fritidsändamål ska avregistreras och föras in i det andra registret. Regler för detta behöver i så fall tas fram. Fritidsskepp bör kvarstå och inte omfattas av ett fritidsbåtsregister eftersom de är inteckningsbara och ska ha ett säkrare omsättningsskydd samt att särskilda mätningsregler är kopplade till denna typ av fartyg. Utöver detta är skeppsbegreppet kopplat till behörigheter. I övrigt bör fartygsregistret kvarstå intakt.

Rapporten omnämner att nationalitetsbevis ska kunna utfärdas för båtar vilket sker idag efter begäran hos Transportstyrelsen för registrerade båtar i fartygsregistret. Detta kräver särskild prövning och är inte av masshanteringskaraktär. När det obligatoriska fritidsbåtsregistret fanns medförde begäran om nationalitetsbevis särskild prövning.

Vad gäller igenkänningssignaler är det lämpligt att Transportstyrelsen tilldelar dessa vid registreringen enligt de regler PTS tillämpar för båtar som inte registreras i fartygsregistret.

Producentansvar för fritidsbåtar

Transportstyrelsen anser att principen om att förorenaren betalar, (Polluter Pays Principle), bör tillämpas vid införandet av ett skrotningssystem och att det är båtbranschen, inte den enskilda båtägaren, som huvudsakligen bör finansiera återvinningen. Systemet måste dock beakta båtarnas långa livslängd och att den ursprungliga tillverkaren kanske inte finns kvar vid tidpunkten för återvinning. För att kunna hantera ett sådant system underlättar det att det finns någon form av register över sålda båtar. Detta kan dock endast bli aktuellt vad gäller nya båtar och löser inte problemet om vem som ska ta ansvar för de befintliga båtarna.

Kommunens möjlighet att omhänderta fritidsbåtar

Transportstyrelsen instämmer i att det bör ses som en rätt och inte en skyldighet för kommuner att omhänderta fritidsbåtar som anses vara fartygsvrak. Myndigheten kan dock konstatera att det finns risk att endast få

omhändertaganden görs eftersom detta medför kostnader för kommunen. Därför måste/bör införandet av en sådan reglering åtföljas av en gemensam upprensning av nedskräpande fritidsbåtar inledningsvis och sedan när systemet är i kraft åvilar ansvaret producenterna och kommunerna behöver bara ingripa vid brist på sådant ansvarstagande. Transportstyrelsen anser att den insamlingskampanj av övergivna bilar som genomfördes av Håll Sverige Rent i samband med införandet av skrotningssystemet för bilar bör fungera som förebild vid en liknande kampanj av övergivna båtar.

Ur ett inskrivningsrättsligt perspektiv är en tydlig reglering om att kommunen blir ägare till fartyg vid ett omhändertagande positivt. Vem som helst får inte avregistrera ett registrerat fartyg ur fartygsregistret, särskilt inte skepp, och en ändrad reglering möjliggör avregistrering av skepp som är skrot i de fall kommuner medverkat vid omhändertagande.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog även sjöfartsdirektör Per Nordström, enhetschefen Erik Eklund och handläggare Lina Petersson, den senare föredragande.

Staffan Widlert