

Valda delar som berör fritidsbåtar ur Regeringens transportproposition 2005/06:160

Propositionen i sin helhet finns att hämta på <http://www.regeringen.se/sb/d/5913/a/60777>

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen redovisar i propositionen inriktningen av transportpolitiken, som är en viktig del i regeringens samlade insatser för att skapa hållbar tillväxt, livskvalitet och välfärd i hela landet. Det övergripande målet för transportpolitiken skall fortsatt vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. En rad initiativ till bättre trafiksäkerhet lyfts fram, bl.a. för säkrare resor till och från skola samt förslag med krav på förarbevis och registreringsplikt för vissa större fritidsbåtar.

8.3 Säker sjöfart

Regeringens bedömning: Arbetet med att få bort undermåliga fartyg bör prioriteras. Sverige bör verka för att det råder tillfredsställande förutsättningar för en effektiv sjöräddning. Det är angeläget att införa ett globalt regelverk för att skydda sjöfartssektorn mot brottsliga handlingar. Skälen för regeringens bedömning

Sjösäkerhet

I Sverige fullgörs kontroll av fartyg främst av Sjöfartsverket. En kontinuerlig övervakning av sjöfarten och den riktade fartygskontrollen i hamnar bedöms ha en preventiv effekt. Utvecklingen av en tillsyn baserad på ett riskanalysbaserat system bör enligt regeringens bedömning bidra till att ytterligare effektivisera och öka träffsäkerheten i inspektionsverksamheten.

Den internationella sjöfartsorganisationen, IMO, antar regler för att säkerställa och förbättra sjösäkerheten. De krav som de internationella reglerna ställer på staterna är svåröverskådliga och i viss mån inkonsekventa. Detta försvårar en enhetlig och effektiv tillämpning. I december 2005 avslutade IMO ett arbete, i vilket Sverige varit ett av de ledande länderna, med att sammanställa de folkrättsliga skyldigheter stater har i sjöfartssammanhang och ge riktlinjer för hur dessa skall uppfyllas. Resultatet sammanfattas i en särskild kod.

För att sätta mer fokus på staternas roller och få till stånd en bättre efterlevnad av överenskomna regler i detta hänseende har IMO utarbetat ett system med benämningen ”Voluntary IMO Member State Audit Scheme” som antogs i december 2005. Genom beslutet skapas ett revisionssystem för kontroll av att stater uppfyller de krav som folkrätten ställer på dem i olika sammanhang. Inledningsvis kommer detta revisionssystem att vara frivilligt men många länder, däribland Sverige, önskar att systemet görs obligatoriskt på sikt. Sverige kommer inom kort att anmäla till IMO om att låta sig granskas enligt detta revisionssystem. Genom denna granskning kommer Sverige att få en objektiv analys av hur vi lever upp till våra globala åtaganden som hamnstat, kuststat och flaggstat. Sverige kommer också att få konkreta förslag på förbättringar i vårt sjösäkerhetssystem. Detta ligger i linje med regeringens ambition att stärka sjösäkerheten.

Trafikövervakning sker i syfte att öka sjötrafiksäkerheten och förhindra miljöförstöring. Inom IMO har utvecklats regler som ställer krav på att fartyg skall ha ett automatiskt identifieringssystem, AIS, ombord. Detta system bygger på svensk teknik. Sverige har varit ett av de pådrivande länderna i arbetet med att utveckla detta system. De transpondrar som ingår i systemet sänder information mellan fartyg i realtid med uppgifter om det egna fartyget, kurs, fart m.m. Uppgifterna kan också tas emot av landbaserade radiostationer. Transpondersystemet täcker hela den svenska kusten och de större sjöarna. Systemets viktigaste funktion ansågs från början vara att bidra till ökad säkerhet för sjötrafiken. Den information som kan tas emot har emellertid också stor betydelse i sjöfartsskyddssammanhang och för övervakning av sjötrafiken. Från och med den 1 januari 2005 är det krav på att samtliga fartyg med en bruttodräktighet om 300 eller mer i internationell trafik skall vara utrustade med transpondrar.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG2, som trädde ikraft den 5 augusti 2003, innehåller regler om trafikövervakning inom EU. Direktivet innebär att ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik upprättas inom gemenskapen för att öka säkerheten och förbättra möjligheterna att på ett effektivt sätt kunna göra insatser vid tillbud och olyckor. Reglerna syftar också till att förhindra och upptäcka brott i form av föroreningar från fartyg. Informationen kommer bl.a. från det automatiska identifieringssystem som beskrivits ovan. Sverige deltar aktivt i den översyn av direktivet som inleddes i och med EU-kommissionens presentation av det tredje sjösäkerhetspaketet. Sverige driver bland annat frågan om att inkludera Östersjöländernas gemensamma isklassregler i direktivet. Isklassningen innebär särskilda krav på skrovkonstruktion och motorstyrka för de fartyg som bedriver vintersjöfart i Östersjöområdet. Syftet är att öka säkerheten för vintersjöfarten i området. Regeringen ser positivt på pågående åtgärder i syfte att öka sjötrafikövervakning.

När olyckor inträffar som drabbar människor, miljö och egendom är det viktigt att det finns effektiva bestämmelser om ansvar och ersättning. Viktiga rättsliga instrument med detta syfte har utarbetats inom IMO och kompletterande lagstiftning från EU föreslås i det tredje sjösäkerhetspaketet. Man bör kunna räkna med att bestämmelserna – förutom att jämna ut de ekonomiska konsekvenserna av olyckor – också bidrar till bättre och säkrare transporter.

Sjöfylleri är ett hot mot sjösäkerheten. Det är därför viktigt att effektiva åtgärder vidtas för att minska de alkoholrelaterade olyckorna till sjöss. Inom Justitiedepartementet bereds för närvarande förslag till nya bestämmelser om sjöfylleri som lämnats i betänkandet Rattfylleri och sjöfylleri (SOU 2006:12). Utredningen har bland annat föreslagit att en nedre promillegräns om 0,2 promille införs för sjötrafiken, med undantag för vissa mindre fartyg. Vidare föreslås att polis och tjänstemän vid Kustbevakningen får befogenhet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov till sjöss.

Sjöräddning

Regeringen gav 2004 Sjöfartsverket och andra berörda myndigheter ett antal uppdrag om förbättrad sjöräddning. Kustbevakningen och Sjöfartsverket fick i uppdrag att gemensamt utreda hur möjligheterna att handla effektivt i samband med mottagande av fartyg i nöd kan förbättras. Luftfartsverket och Sjöfartsverket fick i sin tur i uppdrag att gemensamt utreda hur flyg- och sjöräddningstjänsterna skall kunna effektiviseras. Vidare fick Sjöfartsverket i uppdrag att utreda vilka konsekvenser som minskningarna i Försvarmaktens grundorganisation kan få för den del av sjöräddningsverksamheten som sker med räddningshelikoptrar samt lämna förslag på åtgärder i syfte att säkerställa att den kapacitet och den yttäckning som i dag finns kan bibehållas. Uppdraget om skyddade platser för fartyg i nöd gavs bl.a. mot bakgrund av de svåra tankfartygsolyckor som under senare år har inträffat i europeiska vatten. Det är nödvändigt att

stater kan ta emot fartyg i nöd på effektivaste sätt. Uppdraget har redovisats till regeringen och ärendet bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Mot bakgrund av Luftfartsstyrelsens tillskapande ansåg regeringen att det fanns skäl att låta utreda om man genom ökad samordning av verksamheten vid sjö- och flygräddningscentralerna kan uppnå en bibehållen hög kvalitet till lägre kostnader. Uppdraget har redovisats till regeringen som har att analysera slutsatserna och vidta lämpliga åtgärder.

Sjöfartsverkets uppdrag om räddningshelikoptrar gavs mot bakgrund av regeringens proposition Försvarsmaktens grundorganisation (prop. 2004/05:43), i vilken regeringen har redovisat förslag till en förändrad grundorganisation för Försvarsmakten. Målet för sjöräddningen är att en nödställd i 90 procent av alla fall skall kunna undsättas med en flyg- eller ytenhet inom 90 minuter efter det att ett larm inkommit till sjöräddningscentralen. Detta mål har inte ändrats på grund av minskningarna i Försvarsmaktens grundorganisation. I sin redovisning analyserade Sjöfartsverket vilka konsekvenser minskningarna i Försvarsmaktens grundorganisation kan få för sjöräddningen. Sjöfartsverket har därefter vidtagit åtgärder för att säkerställa att samma kapacitet och yttäckning skall kunna bibehållas. Enligt uppdraget skulle Sjöfartsverket också se över möjligheterna att samordna samhällets totala behov av helikoptertjänster och arbetet med att utveckla detta samarbete fortskrider.

Regeringens uppfattning är att det finns stora fördelar med att utveckla samutnyttjande, samfinansiering och samlokalisering av olika intressenters helikopterresurser och följer arbetet i denna fråga med stort intresse. Det gäller särskilt övergången till ett civilt system för räddningshelikoptrar. Sjöfartsverket har redan tidigare upphandlat civila helikoptertjänster i Sundsvall och Visby. Från och med den 1 februari 2006 finns en civil helikopter placerad på Arlanda. Den 1 april 2006 ersätter en civil helikopter den militära helikoptern i Säve utanför Göteborg. I och med det nya systemet förbättras sjöräddningskapaciteten avsevärt. De nya helikoptrarna är dessutom snabbare. Det gör att man på kortare tid kan få fler helikoptrar att verka inom samma insatsområde om en större olycka skulle inträffa. Det innebär givetvis också att undsättning kan komma fram snabbare till någon som råkat illa ut till sjöss. Regeringen vill även framhålla de viktiga insatser Svenska sjöräddningssällskapet gör för att rädda människor i nöd. Den övervägande delen av all sjöräddning sker med hjälp av båt och det arbete Svenska sjöräddningssällskapet bidrar med är mycket värdefullt.

Hamn- och sjöfartsskydd

Terroråderna den 11 september 2001 gav stora återverkningar också i det internationella sjöfartsarbetet. Vid en diplomatkonferens i slutet av 2002 antogs nya internationella regler om sjöfartsskydd. De nya reglerna trädde i kraft den 1 juli 2004. Inom EU har de nya reglerna satts i kraft genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar³. Skyddsperspektivet måste vara naturligt och integrerat i all verksamhet inom sjöfartssektorn. Genom reglerna om sjöfartsskydd har det skapats ett internationellt system för samarbete mellan stater, sjöfartsnäring och hamnsektor i syfte att upptäcka och utvärdera hot samt att se till att det vidtas åtgärder för att undvika att incidenter inträffar. Det är av största vikt att detta system fungerar. På landsidan gäller reglerna om sjöfartsskydd för hamnanläggningar. En hamnanläggning är den plats där fartyg och hamn samverkar. Den 6 oktober 2005 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv om ökat hamnskydd. Direktivet kompletterar reglerna om sjöfartsskydd och innebär i praktiken att systemet för sjöfartsskydd utökas till att omfatta ett större område på landsidan, om än i begränsad omfattning. I utredningen Hamnskydd (Ds 2005:49) lämnades förslag till hur direktivet om ökat hamnskydd skall kunna genomföras i svensk rätt. Direktivet skall vara genomfört senast den 15 juni 2007.

Mot bakgrund av terroristattacker den 11 september 2001 har inom IMO arbetats fram två protokoll till 1988 års konvention för bekämpande av brott mot sjöfartens säkerhet (SUA-konventionen) och dess tilläggsprotokoll om bekämpande av brott mot säkerheten för fasta plattformar på kontinentalsockeln (plattformprotokollet). SUA-konventionen och plattformprotokollet tillkom efter det s.k. Achille Lauro-dådet 1985 då den italienska lyxkryssaren Achille Lauro kapades. Instrumenten innehåller bl.a. kriminaliseringsbestämmelser. Sverige ratificerade konventionen och protokollet 1990. Genom de nya protokollen införs utvidgade kriminaliseringar, t.ex. om att fartyg används så som flygplan användes den 11 september eller utnyttjas för användning av vapen eller utsläpp av farliga ämnen. Dessutom kriminaliseras t.ex. fartygstransport av massförstörelsevapen m.m. och av personer som begått terroristbrott.

Vidare har tillkommit bl.a. regler om bordning av fartyg vid misstanke om brott som omfattas av instrumenten. Protokollen antogs vid en diplomatkonferens i oktober 2005. Sverige har undertecknat protokollen med förbehåll för ratifikation i samband med att de öppnades för undertecknande den 14 februari 2006.

8.5 Säker trafik med fritidsbåtar och snöskotrar

Regeringens förslag: Krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar skall införas. Omfattning och former för detta skall utredas.

Regeringens bedömning: Registreringsplikt bör införas för vissa större fritidsbåtar och regeringen avser vidta åtgärder för att genomföra detta. Behov av och ansvar för utbyggnad, förvaltning, underhåll och bevakning av leder för snöskoter respektive farleder för fritidsbåtar bör analyseras. Ökad samverkan med frivilligorganisationer bör eftersträvas.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Fritidsbåts- och snöskotertrafik har i vissa avseenden liknande funktioner eller egenskaper. Snöskotrar och fritidsbåtar används framför allt till fritidsaktiviteter även om de i viss utsträckning också används som arbetsredskap. Snöskotrar och fritidsbåtar skapar arbetstillfällen inom turism och service och för närvarande utvecklas snöskoterturismen starkt. Både skärgården och fjällvärlden är viktiga delar i marknadsföringen av Sverige som turistland. Både snöskotrar och motorbåtar stör emellertid med buller och utsläpp av luftföroreningar i känsliga miljöer. Bättre skoterleder och farleder kan bidra till minskade miljöstörningar, ökad säkerhet och ökad tillgänglighet.

Behörighetskrav för framförande av snöskotrar och fritidsbåtar

För att få köra snöskoter krävs som huvudregel förarbevis för terrängskoter. Innehavare av körkort eller traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 har också rätt att köra snöskoter. Regeringen beslutade den 11 september 2003 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att se över regelverket om förarbevis för bl.a. snöskoter (dir. 2003:105). Utredaren skulle analysera hur systemet med privata utbildare och anordnare av kunskapsprov har fungerat samt vilka effekter det har haft på trafiksäkerheten. Utredaren skulle särskilt överväga om förarbevisen, som för körkort, bör kunna återkallas om innehavaren t.ex. har gjort sig skyldig till trafikbrott. Förarbevisutredningen överlämnade sitt betänkande Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling (SOU 2005:45) till regeringen den 31 maj 2005. Betänkandet har remitterats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Regeringen avser återkomma med förslag i detta hänseende.

Trafikutskottet har vid ett flertal tillfällen behandlat frågor som rör förarbevis och behörighet för framförande av fritidsbåtar av viss storlek eller för båt med viss motorstyrka. Den 17 mars 2005 biföll riksdagen ett antal motioner som behandlade frågor om kompetensbevis och

hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar med innebörden att regeringen skall utreda frågan om införande av ett förarbevis för fritidsbåtar (bet. 2004/05:TU5, rskr. 2004/05:178).

För att framföra en fritidsbåt som överstiger 12 meters längd och fyra meters bredd krävs en särskild behörighet. Varje förare av en fritidsbåt, oavsett dess storlek, är dock underkastad bestämmelserna i sjölagen (1 kap. 9 § och 6 kap. 2 §) där det bl.a. föreskrivs att varje fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt och att fartygsbefälhavaren skall se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap. Den förare som inte efterlever dessa krav kan dömas till böter eller till fängelse (20 kap. 1 och 2 §§). Trafiken med fritidsbåtar har under senare år ökat. Vid de olyckor som förekommit har det ofta varit fråga om onykerhet.

Sjöfartsverket poängterade i rapporten Förutsättningar för ett fritidsbåtsregister från oktober 2003 vikten av att ur ett sjösäkerhetsperspektiv överväga åldersgräns och behörighetskrav för framförande av fritidsbåtar. I rapporten konstateras att ett effektivt sätt att åstadkomma bättre efterlevnad av regler och minska antalet olyckor i samband med båtlivet skulle vara att införa någon form av obligatorisk utbildning med efterföljande förarbevis.

Mot denna bakgrund anser regeringen att formella behörighetskrav skall införas vid framförande också av vissa större eller snabbgående fritidsbåtar vars dimensioner understiger 12 meters längd och/eller 4 meters bredd. Vid den fortsatta hanteringen av frågan bör den frivilliga verksamhet med utbildning och utfärdande av olika typer av förarintyg för fritidsbåtar som redan finns på fritidsbåtsmarknaden särskilt beaktas.

Registrering av snöskotrar och fritidsbåtar

Terrängskotrar inklusive snöskotrar skall i dag vara registrerade i Vägverkets fordonregister. Skotrarna är inte fordonsskattepliktiga men en registerhållningsavgift tas ut som täcker kostnaderna för registret. Den tas ut som en engångsavgift på 80 kronor då fordonet registreras. Med registreringen följer krav på att skotrarna skall vara försedda med registreringsskylt. Registreringen av skotrar har visat sig vara värdefull. Den underlättar bl.a. identifiering i samband med övervakning och motverkar smitning i samband med olyckor och incidenter. Regeringens bedömning är att registreringen av skotrar är ändamålsenlig och i huvudsak fungerar väl.

En obligatorisk registrering av fritidsbåtar, för vilken Sjöfartsverket var ansvarig myndighet, fanns mellan 1988 av 1993. Registreringsplikten omfattade båtar med en längd överstigande 5 meter som drevs med segel eller motor samt båtar med motor med en minsta motorstyrka på 10 kW eller ungefär 14 hk. I juli 1991 var antalet registrerade båtar 256 000. Den årliga driftkostnaden för registerhållningen uppgick till ca 9 miljoner kronor och täcktes delvis med en avgift. De bakomliggande motiven för registret var att det skulle tjäna som underlag för kontroll av ordning och säkerhet till sjöss samt för planering av trafiken med fritidsbåtar. Efter avskaffandet har frågan om ett fritidsbåtsregister utretts vid två tillfällen.

I slutet av 1996 kom betänkandet Fritidsbåten och Samhället (SOU 1996:170.) Utredaren ansåg det visat att det med ett frivilligt register inte är möjligt att uppnå samma anslutningsgrad som med det tidigare obligatoriska. Utredaren ansåg vidare att Sjöfartsverket var det bästa valet av registerförande myndighet. Remissinstanserna var med några undantag positiva till ett obligatoriskt fritidsbåtsregister.

Sjöfartsverket utredde under 2003 på regeringens uppdrag förutsättningarna för införandet av ett fritidsbåtsregister. Sjöfartsverket undersökte närmare de tekniska, juridiska, administrativa och ekonomiska förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister. Sjöfartsverket belyste särskilt nyttan med ett fritidsbåtsregister ur ett sjösäkerhets- och ordningsperspektiv. Sjöfartsverkets lyfte fram skäl både för och emot ett återinförande av ett register. Remissinstanserna var överlag kritiska till utredningen.

Regeringen anser att det på motsvarande sätt som för snöskotrar finns fördelar med och ett växande behov av ett obligatoriskt register för vissa större fritidsbåtar. I dag finns registreringsplikt endast för fartyg som är minst tolv meter långa och minst fyra meter breda, dvs. fartyg som i sjölagen betecknas som skepp, och som anses vara svenska. 85

Kunskap om och acceptans för gällande regler blir allt viktigare för att upprätthålla sjösäkerheten. En väsentlig del i sjösäkerhetsarbetet är därför att åstadkomma en god efterlevnad av de regler som omgärdar båtlivet, god kunskap om båten och det som kallas gott sjömanskap. Det gäller nykterhet, respekt för hastighetsbegränsningar, skyddade områden och att sjötrafikregler liksom utrustningskrav på båtar följs.

Genom registrering, med tydligt registreringsnummer, skapas förutsättning för en säker identifiering av fritidsbåtar vilket underlättar övervakningen av fritidsbåtar. Samtidigt försvåras smitning från olycksplats. En registrering av fritidsbåtar underlättar identifieringen av stulna båtar. Brottsförebyggande rådet uppskattar att antalet stulna båtar med motor uppgår till ca 3 500 till ett värde av drygt 200 miljoner kronor per år. Omkring 25 procent av de stulna båtarna återfinns. Som jämförelse kan noteras att drygt 90 procent av de bilar som stjäls i Sverige återfinns. Polisen anser att registreringen bidrar till att en betydligt högre andel bilar återfinns. Från Sjöpolisen och Kustbevakningen har behovet och nyttan av ett register betonats speciellt med utgångspunkt i det stora antalet stölder och den låga graden av uppklarade båtstölder.

Ett register ger detaljerad kunskap om antal och typ av fritidsbåtar och bör kunna bidra med underlag för planering av olika frågor med inriktning på fritidsbåtlivet. Ett register skulle ge bättre möjligheter för Sjöfartsverket att genomföra marknadskontroll av fritidsbåtar som inte uppfyller gällande säkerhetskrav.

Dagens registreringsskyldighet begränsar sig således till fartyg med en längd på minst tolv meter och en bredd på minst fyra meter och som är att anse som svenska. Registreringsplikten omfattar samtliga sådana fartyg oavsett användningsområde, följaktligen även fritidsbåtar. Sjöfartsverket är sedan 2001 ansvarigt för detta svenska fartygsregister. I fartygsregistret återfinns samtliga fartyg i den svenska handelsflottan, alltifrån mindre turistfartyg och fiskefartyg till de största handelsfartygen. I fartygsregistret kan bl.a. fritidsbåtar frivilligt registreras om båtens skrov har en längd om minst fem meter eller om det finns särskilda skäl, jämför 5 § lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. Det är därigenom möjligt att få s.k. nationalitetsbevis som intygar att en registrerad båt är svensk och vem som är ägare. I detta register finns ca 1 500 fritidsbåtar. En engångsavgift tas ut vid registrering.

Regeringen anser mot bakgrund av detta att ett fritidsbåtsregister bör återinföras för vissa större fritidsbåtar och avser vidta åtgärder för att genomföra detta. I detta ingår att bedöma allt ifrån tillsyn och kontroll, eventuella EG-rättsliga aspekter till vilka regler som bör gälla för registerskyldigheten. Alternativa lösningar bör övervägas, som att bygga upp ett fritidsbåtsregister parallellt med nuvarande fartygsregister eller samordna fritidsbåtsregistret med Vägverkets trafikregister. Möjligheter att skapa mervärden för fritidsbåtägarna med ett register bör tas tillvara.

Utveckling av och ansvar för snöskoterleder och farleder för fritidsbåtar

Snöskoterlederna i Sverige har i stor utsträckning byggts upp av snöskoterrörelsen. I dag finns det skoterleder från Upplands Väsby i söder till Treriksröset i norr, där den sista delen av Victorialeden nyligen invigdes. Lederna har underlättat ett rörligt friluftsliv och ger snöskoteråkare möjlighet att på ett säkert och hänsynsfullt sätt ta sig ut i naturen. Användningen av snöskotrar i norra och mellersta Sverige har ökat markant under senare år och får allt större betydelse för rekreation och turism. Snöskotern är ett fordon som är tillgängligt även för många rörelsehindrade och ger dessa personer en unik möjlighet att uppleva naturen vintertid, framför allt fjällvärlden. En kanalisering av skotertrafiken till ett väl fungerande skoterledsnät medverkar

till att undvika konflikter med andra intressen som också gör anspråk på naturen vintertid. Väl fungerande skoterleder skapar också förutsättningar för ökad sysselsättning inom turistnäringen. (Prop. 2005/06:160)

Statsbidrag har tidigare lämnats till i huvudsak kommuner enligt förordningen (1997:716) till anläggande av allmänna skoterleder och andra anläggningar för skotertrafik i anslutning till sådana leder samt för informationsinsatser om lederna. Bidraget upphörde 2001. Länsstyrelserna fick 2001 i uppdrag att redovisa behovet av ytterligare skoterregleringsområden samt möjligheter att anlägga, underhålla och finansiera skoterleder m.m. Uppdraget redovisades den 31 december 2004. Länsstyrelserna är huvudsakligen positiva till avgiftsfinansiering av anläggningar och underhåll.

Farleder som i dag uteslutande används för fritidsbåtstrafik har som regel historiskt byggts upp för att svara mot handelssjöfartens behov. I takt med att den kommersiella sjöfarten utvecklats mot mer storskalighet har mindre fartyg ersatts av större och mindre hamnar förlorat i betydelse medan större hamnar vuxit. Farleder som tidigare svarat mot yrkestrafikens behov har ofta behållits för fritidsbåtstrafikens skull.

Sjöfartsverket är den huvudsakliga svenska farledshållaren. Det gäller även farleder för fritidsbåtar. En huvudprincip för Sjöfartsverkets finansiering är att kostnader för åtgärder riktade mot handelssjöfarten täcks med avgifter från sjöfartsnäringen. Det har därför ansetts att verkets kostnader för farledshållning m.m. riktade mot andra än handelssjöfarten, bl.a. fritidsbåtstrafiken, bör finansieras på annat sätt. Detta är en princip som också Godstransportdelegationen 2002 (SOU 2004:76) ställt sig bakom. Delegationen redovisar bedömningen att en korrekt tillämpning av denna princip innebär ett tillkommande finansieringsbehov eftersom Sjöfartsverkets budgetanslag för fritidsbåtsverksamhet på ca 70 miljoner kronor inte täcker de kostnader som fritidsbåtsverksamheten förorsakar.

En parallell kan dras med fritidsflyget, som fullt ut täcker sina infrastrukturkostnader. En jämförelse kan också göras med vägföreningar, t.ex. i fritidshusområden, där medlemmarna står för kostnaderna och statliga bidrag endast utgår om vägen även svarar mot mer allmänna trafikbehov.

Det finns utifrån ett samhällsperspektiv flera skäl till att utveckla och upprätthålla ett väl fungerande nät av skoter- och fritidsbåtsfarleder. De ökar säkerheten, kanaliserar trafik till miljömässigt lämpliga leder och skapar en infrastruktur som lokal och regional turistnäring kan exploatera. Det är därför viktigt att skapa förutsättningar för en effektiv och ändamålsenlig utveckling och förvaltning av snöskoter- och fritidsbåtsfarleder.

Hur ansvar för och inflytande över såväl skoterleder som farleder för fritidsbåtar skall fördelas bör analyseras närmare. Det faktum att verksamheten i stor utsträckning svarar mot lokala och regionala behov och prioriteringar talar för att verksamheten också bör ges en tydlig lokal förankring. Den modell som vuxit fram inom snöskoterrörelsen där lokala föreningar har ett direkt inflytande över verksamheten är intressant. Brukarna känner ett ansvar för att lederna utformas och används på avsett sätt. Informationsinsatser och ledvärdar i frivilligorganisationers regi kan avlasta polisen och minska antalet olyckor. Motsvarande modell bör övervägas även för farleder för fritidsbåtar. Ett utökat samarbete med och ansvarstagande av fritidsbåtorganisationerna bör eftersträvas.

Samtidigt som det finns stora fördelar med ett ökat brukaransvar kräver den fortsatta utvecklingen av snöskoterverksamheten i ordnade former ett ökat engagemang från samhällets sida. Beträffande farleder för fritidsbåtar kan förhållandet vara det omvända, dvs. en starkare koppling till båtklubbar och frivilligorganisationer kan främja verksamhetens utveckling. I bägge fallen bör det vara ett nationellt ansvar att sätta upp vissa generella regler för verksamheten, exempelvis om hur lederna bör märkas ut. För skoterleder kan det även finnas anledning att

överväga standardisering av t.ex. bredd och trafiksäkra övergångar vid korsande av vägar samt ett system för enhetlig skyltning.

På vissa håll i landet har det etablerats brukarfinansierade leder för snöskotertrafik. Samtidigt som regeringen inte vill avvisa sådana lösningar, vill regeringen betona att privata leder inte bör tillåtas bli hinder för tillgängliga och funktionella leder som tillgodoser både allmänhetens och turistnäringens behov.

Det bör övervägas om brukare av snöskoterleder och farleder för fritidsbåtar bör lämna bidrag till uppbyggnaden och förvaltningen av infrastrukturen. Snöskotrar och fritidsbåtar med goda miljö- och säkerhetsegenskaper bör premieras. En eventuell miljöklassning av snöskotrar bör utgå från de tekniska krav som anges i Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 1993:10) om maskiner och vissa andra tekniska anordningar och som huvudsakligen bygger på EG:s s.k. maskindirektiv (direktiv 98/37/EG4), medan en eventuell klassificering av fritidsbåtar bör kopplas till EG:s s.k. fritidsbåtsdirektiv (direktiv 94/25/EG5) och lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar. I den fortsatta beredningen av en eventuell påлага i form av avgift bör EU:s statsstödsregler och övrig relevant gemenskapsrätt analyseras.

8.6 Ansvarsförsäkring vid trafik med fritidsbåtar

Regeringens bedömning: En ordning med obligatorisk ansvarsförsäkring vid sjöfart med fritidsbåtar bör inte införas.

Bedömningen i 1996 års fritidsbåtsutredning: Överensstämmer med regeringens bedömning (se betänkandet s. 70).

Remissinstanserna: En klar majoritet av remissinstanserna instämmer i utredningens bedömning. Stockholms kommun och Tanums kommun anser dock att det finns behov av obligatorisk ansvarsförsäkring.

Bedömningen i Sjöfartsverkets rapport skiljer sig från regeringens genom att Sjöfartsverket föreslår att en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar införs eller att frågan utreds ytterligare (se rapporten s. 13).

Remissinstanserna: Förslaget i rapporten har fått ett blandat mot-tagande. Av de remissinstanser som har uttalat sig i försäkringsfrågan motsätter sig Sveriges Försäkringsförbund, Båtbranschens Riksförbund, Institutet för sjö- och annan transporträtt vid Stockholms universitet och Norrköpings kommun förslaget. Det tillstyrks dock av Länsstyrelsen i Västerbottens län, Tanums kommun, Värmdö kommun och Sjösportens Samarbetsdelegation. Några remissinstanser, bl.a. Rikspolisstyrelsen och Kustbevakningen, anser att frågan bör utredas ytterligare. (Prop. 2005/06:160)

Skälen för regeringens bedömning: Syftet med en ansvarsförsäkring är att skydda försäkringstagaren och andra försäkrade mot skadeståndskrav. Det är alltså en försäkring för den försäkrades ansvar och inte för den skadelidandes förlust (jfr prop. 2003/04:150 s. 228, SOU 1974:95 s. 98). Samtidigt är det givetvis så att förekomsten av ansvarsförsäkring innebär att det finns goda utsikter att skadeståndet verkligen kommer att betalas, i vart fall intill det försäkringsbelopp som kan gälla enligt försäkringsavtalet. Ansvarsförsäkringen innebär alltså en trygghet för den skadelidande.

Vad som nu sagts innebär emellertid inte med nödvändighet att ansvarsförsäkring måste vara obligatorisk. Vid avgörande av om en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar bör införas måste avgörande vikt fästas vid förekomsten av ansvarsgrundande skadehändelser. Härutöver måste beaktas i vilken utsträckning det förekommer att försäkring tecknas på frivillig väg.

I sitt betänkande konstaterar 1996 års fritidsbåtsutredning att antalet olyckor med fritidsbåtar som resulterar i ett ansvar för person- eller sakskador är lågt. Enligt utredningen förekom under perioden 1991–1995 sammanlagt 15 fall där personskada drabbade tredje man, eller således

omkring tre fall per år. Utredningens iakttagelser bekräftas av Sjöfartsverkets rapport, som för åren 2001 och 2002 redovisar två respektive sju till försäkringsbolagen anmälda fall av personskada. Såvitt gäller förhållandena under senare år saknas motsvarande statistiskt underlag.

När det gäller frågan om i vilken utsträckning ansvarsförsäkring tecknas för fritidsbåtar kommer såväl utredningen som Sjöfartsverket till slutsatsen att försäkringstäckningen är god. Mindre fritidsbåtar omfattas vanligen av hemförsäkring, i vilken ingår ett moment av ansvarsförsäkring. För större båtar – som ofta representerar betydande förmögenhetsvärden – finns i regel särskild båtförsäkring där det ingår ansvarsförsäkring. Inte sällan är det dessutom så att medlemskap i båtklubb förutsätter att båtägaren har en ansvarsförsäkring.

Med beaktande av det som nu redovisats om skadefrekvens och försäkringstäckning anser både utredningen och Sjöfartsverket att det saknas tillräckliga skäl att införa ett system med obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar. Regeringen ansluter sig till den bedömningen.

Emellertid förordar Sjöfartsverket av ett annat skäl att ansvarsförsäkring görs obligatorisk. Enligt verket är detta motiverat med hänsyn till den utveckling av fritidsbåtstrafiken som skett. I anslutning härtill redovisar verket även uppfattningen att en trafikskadeförening bör inrättas till förmån för dem som skadas av oförsäkrade båtar.

En lösning av det slag som Sjöfartsverket förespråkar skulle innebära att det för trafik med fritidsbåtar infördes ett system som i alla väsentliga hänseenden motsvarar det som gäller för vägtrafiken. Det är emellertid regeringens uppfattning att förhållandena för vägtrafikens del inte kan jämföras med vad som gäller för denna del av sjölivet. Utöver vad som nyss sagts om den redan i dag goda försäkringstäckningen och den särskilt i jämförelse med vägtrafiken – låga frekvensen av olyckor som leder till ansvar för person- eller sakskador måste avseende också fästas vid vad den föreslagna ordningen skulle innebära för det underliggande ansvarssystemet och i fråga om krav på bl.a. tillsyn och administration.

Som Sjöfartsverket är inne på skulle det föreslagna systemet för att bli heltäckande kräva att ersättning kunde utgå också till dem som drabbades av person- eller sakskada till följd av sjöfart med en oförsäkrad fritidsbåt. Rimligen skulle detsamma behöva gälla om den båt som vållat skadan förblev oidentifierad. För att uppnå något sådant skulle en ordning behöva införas enligt vilken samtliga försäkringsanstalter som meddelar ansvarsförsäkring hade att svara solidariskt för den försäkringsersättning som skulle ha utgått om försäkring hade förelegat eller den vållande båten kunnat identifieras. Enligt regeringens mening är detta inte påkallat för sjölivets nuvarande försäkrings- och skadeförhållanden. Härtill kommer att det för personskadornas del i flera fall finns alternativa ersättningssystem att tillgå. Om en förseelse till sjöss blir föremål för lagföring – i form av åtal för t.ex. vårdslöshet i sjötrafik och vållande till kroppsskada – finns möjlighet för den skadelidande att inom ramen för brottmålsrättegången yrka skadestånd av den tilltalade. Vid bifall till en sådan talan kan statlig brottsskadeersättning utgå enligt brottsskadelagen. Förutsättningar för sådan ersättning finns också när en inledd förundersökning lagts ned utan att resultera i åtal och, i vissa fall, när det aldrig har inletts någon förundersökning.

Med hänsyn till det sagda är det sammantaget regeringens bedömning att det för närvarande inte finns tillräckliga skäl att införa ett system med obligatorisk ansvarsförsäkring vid sjöfart med fritidsbåtar.