



Den 19 oktober 2015

Till

Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.se

peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

christina.bergstrom@regeringskansliet.se

Skärgårdarnas Riksförbund, SRF, organiserar den fastboende befolkningen runt hela kusten från Luleå i norr till Koster i väster samt på öarna i de stora insjöarna. SRF arbetar med förutsättningarna för boende, arbete och service året runt i landets skärgårdar.

Remissvar över promemorian ”Regelförenkling för sjöfarten”

Regeringen beslutade 2013 att se över möjligheten att förenkla vissa bestämmelser förknippade med fartygsregistret. En ensamutredare, Johan Schelin, har nu lagt fram flera förslag i promemorian och regeringen vill nu ha synpunkter på dessa.

Schelin föreslår förändringar för att underlätta köp och försäljning av skepp, snabbare dödning av gamla pantbrev och inteckningar i utbyte mot andra säkerheter och registrering. Speciellt med tanke på fritidsbåtningen föreslår han att man förskjuter gränsen uppåt mellan båt och skepp.

Vidare föreslås att omfattande registrerings- och besiktningskrav dras igång för alla mindre färjor och pråmar i skärgårdarna. Med ett särskilt pråmregister ska man undvika den speciella tvistefrågan om föremålet är ett fartyg eller inte.

Även bränslebeskattningen är kopplad till indelningen i skepp och båtar.

Pråmregister tycker vi är bra

Utredaren vill införa en registreringsplikt för udda farkoster såsom pråmar, som saknar styrinrättning. Dessa utgör idag inte fartyg, men de används yrkesmässigt. I framtiden ska de bilda en ny grupp inom fartygsregistret. Det tycker vi är bra.

Sedan går det för långt

Utredaren hävdar utan närmare analys att pråmar är utsatta för olyckor och att man måste skärpa villkoren för deras sjösäkerhet. Två exempel åberopas varav ett med en stor havsgående bogserad pråm. Ett svagt underlag för en stor reform. En förutsättning för att få in pråmarna i tillsynen för sjösäkerhet är nämligen registrering.

Är det en pråm i näringsverksamhet är det en rimlig utgångspunkt för registrering. Men vi anser att storleken skall modifieras på samma sätt som för fritidsfartyg. Där föreslås gränsen vid 15 m längd.

För klassiska små skärgårdspråmar motsvarar detta mått i stora drag dagens internationella kravnivå på 20 bruttoregister-ton.

Vi anser det helt orimligt att slå till med lagar om bemanning, säkerhetsutrustning, konstruktioner, kontroller och avgifter för alla helt obemannade platta pråmar utan eget maskineri eller roder redan från 5 meters längd!

Det man förslår är en helt onödig och stor byråkratisering för många mindre entreprenörer. Dagens gräns för registrering och flera andra regelverk ligger vid 20 bruttoregister-ton, vilket är en internationellt accepterad nivå. Ska den över huvud taget ändras så bör man hålla sig till den nya gränsen för registerkrav vid mer än 15 m längd. Det skulle då kunna harmoniera med t.ex. gränsen för fribordscertifikat som föreslås för farkoster över 15 m längd i stället för 20 bto.

Rimliga och bra förslag

Som jämförelse kan nämnas att man inte rör den etablerade gränsen för myndigheternas påverkan för passagerarbåtar. Den gamla gränsen vid 12 passagerare låter man ligga kvar. Det tycker vi är bra. Många sjötaxiföretag har etablerat sin verksamhet efter dessa förutsättningar. Vi har heller inga invändningar mot att indelningen i skepp och båtar ändras till enbart ett längdmått på 24 m.

Vi har inga invändningar mot att ett speciellt registerkrav sätts från 15 m längd. Vi anser att denna längd även skall gälla pråmdelen inom det framtida registret. Vi tycker dock att det är tråkigt att utredaren inför ett nytt intervall i registergrupperna, 15 – 24 meter, utan att döpa denna kategori till något lätt begripligt och accepterat. Vi kan tänkas oss föreslå begreppet storbåtar!

De märkligt höga kostnaderna för registrering

Kostnaden för att registrera och avregistrera fartyg är obegripligt höga. Jämför med kostnaderna för att registrera en bil. Med det nya mjukare registret har fartygsägaren själv inte någon större nytta av registreringen, vid t.ex. fartygsaffärer, belåning etc. utan det blir en ren nytta för myndigheten.

Det är bra att kravet på obruten dokumentation försvinner vid registrering av äldre fartyg. Det moment 22 som kan uppstå kring detta är väl beskrivet i promemorian.

Vi vill också påpeka att texten i promemorian inte stämmer med de regler som nyligen införts kring beskattning av fartygs bränsle vid yrkesmässig verksamhet. Denna del i förslagen behöver därför omarbetas.

Bengt Almkvist

Ordförande

SKÄRGÅRDARNAS RIKSFÖRBUND
Borgen 126, 472 95 Varekil
info@skargardarna.se www.skargardarna.se