

Framställan om ändring i sjölag m.m.

Effektivisering av handläggningen i fartygsregistret

Innehåll

SAMMANFATTNING.....	5
FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	7
Förslag till lag om ändring i sjölag (1994:1009)	7
Förslag till lag om ändring i lag (1979:377) om registrering av båtar	13
Förslag till förordning om ändring av fartygsregisterförordning (1975:927)	18
Förslag till förordning om ändring av förordning (1975:928) om handläggning av partrederiärenden	24
Förslag till lag om ändring i lag (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott	28
1 INLEDNING	29
1.1 Bakgrund	29
2 E-HANTERING	31
2.1 Elektroniska akter	31
2.2 Elektroniska ansökningar	32
3 REGISTERUTDRAG, DAGBOK OCH BEVIS	35
3.1 Borttagande av underskriftskrav på registerutdrag och bevis	35
3.2 Borttagande av underskriftskrav på dagbok och krav på dagboksnummer på inkommande handlingar	36
4 INSKRIVNINGSDAG	38
4.1 Tillämpningen hos Transportstyrelsen och Lantmäteriet	38
4.1.1 Tillämpning hos Transportstyrelsen	38
4.1.2 Tillämpning hos Lantmäteriet	38
4.2 Förändrad tillämpning	39
5 REGISTRERINGSPLIKT FÖR BÅTAR	43
6 IMO-IDENTIFIKATIONSNUMMER	45
6.1 IMO-identifikationsnummer för båtar	45
6.2 IMO-identifikationsnummer på nationalitetshandlingar	45
7 UPPGIFT OM ÖVERFÖRT FARTYG FRÅN FARTYGSREGISTRETS SKEPPSDEL TILL DESS BÅTDEL	47
8 VITE	49
8.1 Vite istället för penningböter	49
8.2 Utdömande av vite	49
9 AVGIFTER FÖR BÅTBEVIS OCH MÄTNING AV BÅT	51

10	5 KAP. 28 § FARTYGSREGISTERFÖRORDNINGEN	52
11	LAG OM REGISTRERING AV BÅTBYGGNADSFÖRSKOTT	53
12	REGELFÖRENKLINGAR FÖR SJÖFARTEN	54
13	KONSEKVENSER	55
13.1	Vad är problemet/anledningen till regleringen?	55
13.1.1	E-hantering och borttag av underskriftskrav	55
13.1.2	Inskrivningsdag	55
13.1.3	Registreringsplikt för båtar	55
13.1.4	IMO-identifikationsnummer	56
13.1.5	Uppgift om överfört fartyg	56
13.1.6	Vite	57
13.1.7	Avgiftsbemyndigande	57
13.1.8	5 kap. 28 § fartygsregisterförordningen	57
13.1.9	Regelförenkling för sjöfarten	58
13.2	Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd?	58
13.2.1	E-hantering och borttag av underskriftskrav	58
13.2.2	Inskrivningsdag	59
13.2.3	Registreringsplikt för båtar	59
13.2.4	IMO-identifikationsnummer	59
13.2.5	Uppgift om överfört fartyg	60
13.2.6	Vite	60
13.2.7	Avgiftsbemyndigande	61
13.2.8	5 kap. 28 § fartygsregisterförordningen	61
13.2.9	Regelförenkling för sjöfarten	61
13.3	Vad ska uppnås?	62
13.4	Vilka möjliga lösningar finns?	62
13.4.1	Alternativ som inte innebär reglering	62
13.4.2	Regleringsalternativ	62
13.5	Samhällsekonomisk analys	63
13.5.1	Företag	63
13.5.2	Konsumenter	63
13.5.3	Statens finanser	64
13.5.4	Miljön och samhället i övrigt	64
13.5.5	Myndigheter och övrig offentlig förvaltning	64
13.6	Fördelningsanalys	65
13.7	Analys av transportpolitisk måluppfyllelse	65
13.8	Vad är förslaget	65
13.9	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa	66

14	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR.....	67
14.1	Förslag till lag om ändring i sjölag (1994:1009).....	67
14.2	Förslag till lag om ändring i lag (1979:377) om registrering av båtar 71	
14.3	Förslag till förordning om ändring av fartygsregisterförordning (1975:927)	75
14.4	Förslag till förordning om ändring av förordning (1975:928) om handläggning av partrederiärenden.....	81
14.5	Förslag till lag om ändring i lag (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott	84

Sammanfattning

Bakgrund

I syfte att främja den svenska sjöfartsnärings konkurrenskraft antog regeringen en handlingsplan för den svenska sjöfartsnärings 2013, vilket ledde till att regeringen tillsatte en utredare för att se över möjligheterna till förenklingar vid fartygsregistrering. Resultatet mynnade ut i promemorian Regelförenkling för sjöfarten. Därefter har regeringen beslutat om proposition 2016/17:205, som innebar att vissa av förslagen i promemorian ledde till lagändringar den 1 februari 2018. Den 1 februari 2018 trädde även en rad förordningsändringar i kraft.

För att effektivisera verksamheten i den riktning som promemorian tar upp har Transportstyrelsen tagit fram ett nytt fartygsregister med tillhörande ärendehanteringssystem. Ett nytt inskrivningsregister för luftfartyg med tillhörande ärendehanteringssystem har också tagits fram. Under arbetets gång har behov av lag- och förordningsändringar av andra slag än de som trädde i kraft den 1 februari 2018 uppmärksamats.

Vårt förslag

De lag- och förordningsändringar Transportstyrelsen önskar är:

- möjlighet att ha fartygsakterna i elektronisk form,
- möjlighet till elektroniska ansökningar och anmälningar,
- att kravet på underskrift på registerutdrag, dagboksblad och bevis tas bort,
- att kravet på att dagboksnummer ska finnas på inkommande handlingar tas bort,
- möjlighet till en flexiblere tillämpning av inskrivningsdag,
- att registreringsplikten för båtar ändras så att den omfattar samtliga båtar som fått beslut om medgivande att föra svensk flagg,
- att IMO-identifikationsnummer får föras in i fartygsregistrets båtdel,
- att IMO-identifikationsnummer ska framgå av fartygens nationalitetshandlingar,
- att det ska antecknas i skeppdelen när ett fartyg överförs från skeppsdelen till båtdelen,
- att det ändras till ett gemensamt påtryckningsmedel för samtliga båtregisterärenden och att det ska vara föreläggande vid vite,
- att det ändras så att tingsrätten prövar frågan om utdömande av vite,
- att Transportstyrelsen ges avgiftsbemyndigande vad gäller avgifter för utfärdande av båtbevis och mätning av båt,
- att förbehåll om skeppsnamn tas bort och att båtsnamn läggs till i 5 kap. 28 § fartygsregisterförordningen, samt

- att hänvisningen till lag (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. i lag (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott ändras till lagens nuvarande lydelse.

Om inte dessa förändringar möjliggörs kommer Transportstyrelsen inte att kunna nyttja det nya ärendehanteringssystemet och nya fartygsregistret på tänkt sätt. Det innebär att de planerade effektiviseringsåtgärderna inte kommer att kunna genomföras fullt ut, vilket i sin tur innebär att förenklingar i form av e-hantering till stora delar kan komma att utebli. Förutom att systemen har anpassats till de nya lagkrav som trädde i kraft den 1 februari 2018, så har tanken bakom förändringarna varit att effektivisera arbetet och anpassa verksamheten till de krav som ställs på en modern myndighet.

Förändringarna av beslutsutformande som Transportstyrelsen föreslår innebär bland annat att central utskrift av beslut och underrättelser skulle kunna nyttjas. Genom att införa e-ansökningar och elektroniska akter samt att krav på underskrifter på vissa dokument tas bort kan antalet fysiska handlingar minskas kraftigt. Detta skulle innebära att handläggningen av ärendena blir flexiblare och handläggningstiderna förkortas.

Då både Transportstyrelsen och Lantmäteriet är inskrivningsmyndigheter anser Transportstyrelsen att regelverken gällande inskrivning bör stämma överens i en stor utsträckning. Med anledning av detta har Transportstyrelsen valt att föreslå regleringar som har sin bakgrund i hur det idag ser ut för Lantmäteriet. Exempelvis flexiblare inskrivningsdagar.

Några av de förändringar som föreslås innebär att regleringen gällande fartygsregistret, luftfartygsregistret och inskrivningsregistret för luftfartyg i en större omfattning blir liknande. Vidare innebär vissa av de förändringar som föreslås att regleringen gällande skepp och båtar kommer att bli mer likartade. Det som föreslås avseende IMO-identifikationsnummer innebär en tydligare identifiering av fartygen i fartygsregistret.

Slutligen önskar Transportstyrelsen förändringar vad gäller möjligheten att förelägga vid vite och utdömandet av vitet. Detta för en enhetligare tillämpning. Transportstyrelsen önskar även ett utökat avgiftsbemyndigande och att bestämmelser rättas så att de stämmer överens med de lagändringar som trädde i kraft den 1 februari 2018.

Författningsförslag

Förslag till lag om ändring i sjölag (1994:1009)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölag (1994:1009)

dels att 1 kap. 2 a §, 2 kap. 16, 20 och 21 §§ samt 3 kap. 23 och 33 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas tre nya paragrafer, 2 kap. 20 a § och 3 kap. 23 a samt 33 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 a §

Fartygsregistret ska ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om fartygsregistrets innehåll och närmare ändamål, behandling av uppgifter och personuppgiftsansvar.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om *avgifter för registrering och om expeditionsavgifter för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om:

1. *avgifter för registrering,*
2. *expeditionsavgifter för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd,*
3. *avgifter för utfärdande av båtbevis, och*
4. *avgifter för mätning av båt.*

2 kap.

16 §

Hos registermyndigheten *skall* det föras dagbok över registerärendena. Handlingarna i sådana ärenden *skall* föras samman i akter.

Hos registermyndigheten *ska* det föras dagbok över registerärendena. Handlingarna i sådana ärenden *ska* föras samman i akter. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela*

Datum
2023-10-19Version
1.0Dnr/Beteckning
TSS 2023-4294

föreskrifter om att akterna kan vara i elektronisk form.

Om sökanden eller någon annan har lämnat en uppgift eller avgett en förklaring av betydelse för ärendets prövning eller om en särskild utredning har verkställts i ärendet, *skall* anteckning om detta göras i dagboken eller i akten. I dagboken eller i akten *skall* även tas upp kallelser, förelägganden och andra beslut som inte *skall* föras in i registret.

Vite som registermyndigheten förelägger med stöd av denna lag döms ut av *myndigheten*.

Om sökanden eller någon annan har lämnat en uppgift eller avgett en förklaring av betydelse för ärendets prövning eller om en särskild utredning har verkställts i ärendet, *ska* anteckning om detta göras i dagboken eller i akten. I dagboken eller i akten *ska* även tas upp kallelser, förelägganden och andra beslut som inte *ska* föras in i registret.

Vite som registermyndigheten förelägger med stöd av denna lag döms ut av *Stockholms tingsrätt*.

20 §

En anmälan eller en ansökan i registerärenden *skall* göras *skriftligen* om inte fångeshandling eller annan tjänlig handling visas upp.

En anmälan eller en ansökan i registerärenden *ska* göras *i pappersform*, om inte annat *föreskrivits*, eller om inte fångeshandling eller annan tjänlig handling visas upp. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en anmälan eller en ansökan i ett registerärende får ges in i form av ett elektroniskt dokument.*

Med ett elektroniskt dokument avses en upptagning som har gjorts med hjälp av automatiserad behandling och vars innehåll samt utställare kan verifieras genom ett visst tekniskt förfarande, enligt vad som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Datum
2023-10-19Version
1.0Dnr/Beteckning
TSS 2023-4294

Fullgörs inte inom föreskriven tid skyldighet att anmäla skepp för registrering eller att anmäla skepp eller skeppsbygge för avregistrering eller att söka inskrivning av förvärv av sådan egendom, *skall* registermyndigheten förelägga den som underlåtit detta att fullgöra sin skyldighet. I föreläggandet får vite sättas ut. Om det beträffande registrerat skepp eller skeppsbygge finns anledning till avregistrering enligt 6 §, får registermyndigheten självmant vidta åtgärder för avregistrering.

Om bifall till ansökan om inskrivning av förvärv är beroende av att föregående ägare gör en registreringsanmälan eller en inskrivningsansökan, får förvärvaren göra en sådan anmälan eller ansökan på den föregående ägarens vägnar. Denne är skyldig att tillhandahålla de behövliga handlingar som han har. Vad som nu sagts om inskrivningsansökan *skall* också tillämpas i fråga om anmälan för avregistrering med anledning av ett förvärv.

Fullgörs inte inom föreskriven tid skyldighet att anmäla skepp för registrering eller att anmäla skepp eller skeppsbygge för avregistrering eller att söka inskrivning av förvärv av sådan egendom, *ska* registermyndigheten förelägga den som underlåtit detta att fullgöra sin skyldighet. I föreläggandet får vite sättas ut. Om det beträffande registrerat skepp eller skeppsbygge finns anledning till avregistrering enligt 6 §, får registermyndigheten självmant vidta åtgärder för avregistrering.

Om bifall till ansökan om inskrivning av förvärv är beroende av att föregående ägare gör en registreringsanmälan eller en inskrivningsansökan, får förvärvaren göra en sådan anmälan eller ansökan på den föregående ägarens vägnar. Denne är skyldig att tillhandahålla de behövliga handlingar som han har. Vad som nu sagts om inskrivningsansökan *ska* också tillämpas i fråga om anmälan för avregistrering med anledning av ett förvärv.

20 a §

Om en anmälan eller en ansökan i ett registerärende ges in i form av ett elektroniskt dokument, ska den lämnas till ett mottagningsställe för elektroniska dokument som registermyndigheten har anvisat. Anmälan eller ansökan ska anses ha kommit in till registermyndigheten när den har anlänt till ett sådant mottagningsställe.

21 §

Om en anmälan eller en ansökan i ett registerärende inte omedelbart bör avslås enligt denna lag, får ärendet skjutas upp till en viss senare inskrivningsdag, om det är nödvändigt för utredningen.

Om ärendet skjuts upp, får sökanden föreläggas att ge in den utredning som krävs eller att infinna sig personligen eller genom ombud hos registermyndigheten. Även någon annan än sökanden får höras och kan föreläggas sådan inställelse. I föreläggandet får vite sättas ut. Följer sökanden inte föreläggandet, kan hans anmälan eller ansökan förklaras förfallen. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

Ett registerärende får vidare skjutas upp till en senare inskrivningsdag, om ärendet med hänsyn till dess art eller omfattning inte lämpligen kan tas upp till omedelbar prövning. Ett ärende som har skjutits upp på sådan grund skall tas upp till prövning senast andra inskrivningsdagen efter den inskrivningsdag då anmälan eller ansökan gjordes.

3 kap.

23 §

En ansökan om inteckning skall göras *skriftligen* av ägaren av skeppet eller skeppsbygget. Den skall innehålla uppgift om det skepp eller det bygge som avses och det belopp på vilket inteckningen skall lyda.

En ansökan om inteckning *ska* göras *i pappersform* av ägaren av skeppet eller skeppsbygget. Den *ska* innehålla uppgift om det skepp eller det bygge som avses och det belopp på vilket inteckningen *ska* lyda. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en*

Datum
2023-10-19Version
1.0Dnr/Beteckning
TSS 2023-4294

En begäran om inteckningsförnyelse *skall* göras *skriftligen* av skeppsägaren eller pantbrevets innehavare. Pantbrevet *skall* ges in om det inte är skeppsägaren som begär förnyelsen.

En begäran om inteckningsförnyelse *ska* göras *i pappersform* av skeppsägaren eller pantbrevets innehavare. Pantbrevet *ska* ges in om det inte är skeppsägaren som begär förnyelsen. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en begäran om inteckningsförnyelse får ges in i form av ett elektroniskt dokument.*

Med ett elektroniskt dokument avses en upptagning som har gjorts med hjälp av automatiserad behandling och vars innehåll samt utställare kan verifieras genom ett visst tekniskt förfarande, enligt vad som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

23 a §

Om en ansökan om inteckning eller en begäran om inteckningsförnyelse ges in i form av ett elektroniskt dokument, ska den lämnas till ett mottagningsställe för elektroniska dokument som registermyndigheten har anvisat. Ansökan eller begäran ska anses ha kommit in till registermyndigheten när den har anlänt till ett sådant mottagningsställe.

Datum
2023-10-19Version
1.0Dnr/Beteckning
TSS 2023-4294

33 §

På ansökan av ett pantbrevs innehavare skall innehavet antecknas i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel. Är någon annan antecknad som innehavare skall registermyndigheten, sedan det nya innehavet har antecknats, avföra den tidigare anteckningen och underrätta den vars innehav var antecknat. Om det kan antas att sökanden inte har pantbrevet, skall föreläggande meddelas honom att visa upp detta.

Anmäler den vars innehav antecknats att innehavet har upphört, skall anteckningen avföras.

På ansökan av ett pantbrevs innehavare ska innehavet antecknas i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel. *Ansökan ska göras i pappersform. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en ansökan om antecknande av innehav får ges in i form av ett elektroniskt dokument.* Är någon annan antecknad som innehavare ska registermyndigheten, sedan det nya innehavet har antecknats, avföra den tidigare anteckningen och underrätta den vars innehav var antecknat. Om det kan antas att sökanden inte har pantbrevet, ska föreläggande meddelas honom att visa upp detta

Anmäler den vars innehav antecknats att innehavet har upphört, ska anteckningen avföras. *Anmälan ska göras i pappersform. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en anmälan om att innehavet upphört får ges in i form av ett elektroniskt dokument.*

Med ett elektroniskt dokument avses en upptagning som har gjorts med hjälp av automatiserad behandling och vars innehåll samt utställare kan verifieras genom ett visst tekniskt förfarande, enligt vad som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Datum
2023-10-19Version
1.0Dnr/Beteckning
TSS 2023-4294

Om en ansökan enligt första stycket inte har gjorts när ett pantbrev *skall* utfärdas eller det inte finns en ny sådan ansökan när anteckning om innehav avförs, *skall* skeppets eller skeppsbyggets ägare antecknas som innehavare.

Om en ansökan enligt första stycket inte har gjorts när ett pantbrev *ska* utfärdas eller det inte finns en ny sådan ansökan när anteckning om innehav avförs, *ska* skeppets eller skeppsbyggets ägare antecknas som innehavare.

33 a §

Om en ansökan om antecknande av innehav eller anmälan om att innehavet upphört ges in i form av ett elektroniskt dokument, ska den lämnas till ett mottagningsställe för elektroniska dokument som registermyndigheten har anvisat. Ansökan eller begäran ska anses ha kommit in till registermyndigheten när den har anlänt till ett sådant mottagningsställe.

Denna lag träder i kraft den xx.

Förslag till lag om ändring i lag (1979:377) om registrering av båtar

Härigenom föreskrivs i fråga om lag (1979:377) om registrering av båtar dels att 4, 6, 8, 9, 11 och 12 §§ ska ha följande lydelse, dels att det ska införas två nya paragrafer, 6 a och 8 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

I fartygsregistrets båtdel ska föras in varje båt vars skrov har en största längd av minst 15 meter och som

1. ska anses som svensk enligt 1 kap. 1 § eller 1 b § första

1. ska anses som svensk enligt 1 kap. 1 § sjölagen (1994:1009),

stycket sjölagen
(1994:1009),

2. vanligen finns i Sverige och vars ägare är bosatt här, eller
3. uppfyller de förutsättningar som anges för skepp i 2 kap. 1 § andra stycket 1 sjölagen och vars ägare anmäler båten för registrering.

Utöver detta ska varje båt som uppfyller förutsättningarna i första stycket 1, 2 eller 3, utom i fråga om skrovs största längd, föras in i fartygsregistrets båtdel om båten används yrkesmässigt

1. till befordran av passagerare och är konstruerad för att föra fler än tolv sådana eller vars skrov har en största längd av minst fem meter,
2. till befordran av gods, till bogsering eller bärgning eller till uthyrning till allmänheten och båtens skrov har en största längd av minst fem meter, eller
3. i havet till fiske eller annan fångst eller om den används i sådant syfte i andra vattendrag än havet och båtens skrov har en största längd av minst fem meter.

En båt som ska anses som svensk enligt 1 kap. 1 b § första stycket sjölagen ska vara införd i fartygsregistrets båtdel.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från kravet på registrering i fartygsregistrets båtdel för båtar som ägs av staten och som används uteslutande för statsändamål.

Regeringen får, efter överenskommelse med främmande makt, meddela föreskrifter om registreringsplikt även för annan fiskebåt än som avses i andra stycket 3.

6 §

Ägare av en båt som är registreringspliktig men inte införd i fartygsregistrets båtdel, *skall skriftligen* inom en månad från det att båten blev registreringspliktig i hans hand anmäla båten för registrering.

Ägare av en båt som är registreringspliktig men inte införd i fartygsregistrets båtdel, *ska i pappersform* inom en månad från det att båten blev registreringspliktig i hans hand anmäla båten för registrering. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en anmälan om registrering får ges in i form av ett elektroniskt dokument.*

Datum
2023-10-19Version
1.0Dnr/Beteckning
TSS 2023-4294

Den som har förvärvat registrerad båt *skall skriftligen* inom en månad från förvärvet anmäla detta för anteckning i fartygsregistrets båtdel. Den som anmäler båt för registrering anses därmed också anmäla sitt förvärv för anteckning i registret. Dödsbo är inte skyldigt att anmäla förvärv av båt från den avlidne.

Den som har förvärvat registrerad båt *ska i pappersform* inom en månad från förvärvet anmäla detta för anteckning i fartygsregistrets båtdel. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en anmälan om förvärv får ges in i form av ett elektroniskt dokument.* Den som anmäler båt för registrering anses därmed också anmäla sitt förvärv för anteckning i registret. Dödsbo är inte skyldigt att anmäla förvärv av båt från den avlidne.

Med ett elektroniskt dokument avses en upptagning som har gjorts med hjälp av automatiserad behandling och vars innehåll samt utställare kan verifieras genom ett visst tekniskt förfarande, enligt vad som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Registermyndigheten får förelägga den som har försummat sin anmälningsskyldighet enligt första eller andra stycket att fullgöra denna skyldighet. I ett föreläggande får vite sättas ut. Fråga om utdömande av vitet prövas av registermyndigheten.

Registermyndigheten får förelägga den som har försummat sin anmälningsskyldighet enligt första eller andra stycket att fullgöra denna skyldighet. I ett föreläggande får vite sättas ut. Fråga om utdömande av vitet prövas av *Stockholms tingsrätt.*

6 a §

Om en anmälan ges in i form av ett elektroniskt dokument, ska den lämnas till ett mottagningsställe för elektroniska dokument som registermyndigheten har anvisat. Anmälan ska anses ha kommit in till registermyndigheten när den har anlänt till ett sådant mottagningsställe.

Datum
2023-10-19Version
1.0Dnr/Beteckning
TSS 2023-4294

8 §

Anmälan om avregistrering *skall* ske skriftligen.

Anmälan om avregistrering *ska* ske i pappersform. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en anmälan om avregistrering får ges in i form av ett elektroniskt dokument.

Med ett elektroniskt dokument avses en upptagning som har gjorts med hjälp av automatiserad behandling och vars innehåll samt utställare kan verifieras genom ett visst tekniskt förfarande, enligt vad som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Skall en båt avregistreras enligt 7 § 1--3 §§ är ägaren skyldig att inom en månad hos registermyndigheten anmäla båten för avregistrering. Upphör en registrerad båt genom överlåtelse att vara registreringsbar, svarar förutvarande ägaren jämte förvärvaren för att båten anmäls för avregistrering.

Den som underlåter att fullgöra sina skyldigheter enligt andra stycket döms till penningböter.

Ska en båt avregistreras enligt 7 § 1--3 är ägaren skyldig att inom en månad hos registermyndigheten anmäla båten för avregistrering. Upphör en registrerad båt genom överlåtelse att vara registreringsbar, svarar förutvarande ägaren jämte förvärvaren för att båten anmäls för avregistrering.

Registermyndigheten får förelägga den som har försummat sin anmälningsskyldighet enligt tredje stycket att fullgöra denna skyldighet. I ett föreläggande får vite sättas ut. Fråga om utdömande av vitet prövas av Stockholms tingsrätt.

8 a §

Om en anmälan om avregistrering ges in i form av ett elektroniskt dokument, ska den lämnas till ett mottagningsställe för elektroniska dokument som registermyndigheten

Datum
2023-10-19Version
1.0Dnr/Beteckning
TSS 2023-4294

har anvisat. Anmälan ska anses ha kommit in till registermyndigheten när den har anlänt till ett sådant mottagningsställe.

9 §

Föreligger sådana omständigheter att båt *skall* avregistreras enligt 7 § 1--3 §§ får registermyndigheten självmant låta avregistrera båten.

Föreligger sådana omständigheter att båt *ska* avregistreras enligt 7 § 1--3 får registermyndigheten självmant låta avregistrera båten.

11 §

Frågan om vem som *skall* vara införd i fartygsregistrets båtdel som ägare till viss båt avgörs av registermyndigheten med hänsyn till omständigheterna och de krav en ändamålsenlig registerföring ställer.

När ett ärendes beredning ger anledning därtill, får sökanden föreläggas att lämna de ytterligare uppgifter som bedöms nödvändiga. I föreläggande får vite sättas ut. Fråga om utdömande av vitet prövas av *registermyndigheten*.

Frågan om vem som *ska* vara införd i fartygsregistrets båtdel som ägare till viss båt avgörs av registermyndigheten med hänsyn till omständigheterna och de krav en ändamålsenlig registerföring ställer.

När ett ärendes beredning ger anledning därtill, får sökanden föreläggas att lämna de ytterligare uppgifter som bedöms nödvändiga. I föreläggande får vite sättas ut. Fråga om utdömande av vitet prövas av *Stockholms tingsrätt*.

12 §

Hos registermyndigheten förs dagbok över båtregistreringsärenden. Handlingar i sådana ärenden sammanförs i akter.

Hos registermyndigheten förs dagbok över båtregistreringsärenden. Handlingar i sådana ärenden sammanförs i akter. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att akterna kan vara i elektronisk form.*

Denna lag träder i kraft den xx.

**Förslag till förordning om ändring av fartygsregisterförordning
(1975:927)**

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygsregisterförordning (1975:927) dels att 1 kap. 5 §, 2 kap. 5 §, 4 kap. 2 §, 5 kap. 8, 11, 14, 16 och 28 §§, 6 kap. 1 och 8 §§ samt 7 kap. 5 § ska ha följande lydelse, dels att det ska införas tre nya paragrafer, 2 kap. 17 §, 3 kap. 13 § och 4 kap. 15 §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.****5 §**

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för registrering och om expeditionsavgifter för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd.

Transportstyrelsen får också meddela föreskrifter om avgifter för användningen av registret. Avgifterna får bestämmas upp till full kostnadstäckning.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för registrering och om expeditionsavgifter för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd.

Transportstyrelsen får också meddela föreskrifter om avgifter för användningen av registret, *utfärdande av båtbevis och mätning av båt*. Avgifterna får bestämmas upp till full kostnadstäckning.

2 kap.**5 §**

I avdelningen för registreringsförhållanden införs

1. inskrivningsdag och dagboksnummer för anmälan för registrering eller avregistrering,
2. beslut som innefattar bifall till anmälan för registrering eller avregistrering, om beslutsdagen är en annan än den då *anmälningen upptagits*,
3. beslut som inte innefattar bifall till anmälan,
2. beslut som innefattar bifall till anmälan för registrering eller avregistrering, om beslutsdagen är en annan än den då *anmälan togs upp*,

Datum
2023-10-19Version
1.0Dnr/Beteckning
TSS 2023-4294

- | | |
|--|--|
| 4. avregistreringsgrund, som inträtt men inte genast kan <i>föranleda</i> avregistrering, samt beslut om avregistrering i anslutning till framtida registrering utomlands, | 4. avregistreringsgrund, som inträtt men inte genast kan <i>leda till</i> avregistrering, samt beslut om avregistrering i anslutning till framtida registrering utomlands, |
| 5. uppgift om överklagande av beslut om registrering eller avregistrering samt om beslut som har fått laga kraft med anledning av överklagandet. | |

Vid ansökan om villkorad registrering i enlighet med 2 kap. 25 § tredje stycket sjölagen (1994:1009) tillämpas första stycket 1, 2, 3 och 5. Vid bifall ska sista dagen för den villkorade registreringen anges.

Om skeppet har förts över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel, ska det anmärkas i denna avdelning.

Om skeppet har förts över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel, ska det anmärkas i denna avdelning. *Detsamma gäller om fartyget förs över från fartygsregistrets skeppsdel till fartygsregistrets båtdel.*

17 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att anmälningar och ansökningar i registerärenden får ges in i form av elektroniska dokument. Detsamma gäller anmälan av sådant skeppsnamn som avses i 1 kap. 6 §. Transportstyrelsen får även meddela föreskrifter om det tekniska förfarandet för verifiering av innehåll i och utställare av ett elektroniskt dokument.

3 kap.

13 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att anmälningar och ansökningar i registerärenden får ges in i form av elektroniska dokument. Transportstyrelsen får även meddela

*föreskrifter om det tekniska
förfarandet för verifiering av innehåll
i och utställare av ett elektroniskt
dokument.*

4 kap.

2 §

I avdelningen för identifieringsuppgifter införes

1. registerbeteckning,
2. fiskebåts distriktsbeteckning,
3. namn,

4. IMO- identifikationsnummer.

15 §

*Transportstyrelsen får meddela
föreskrifter om att anmälningar och
ansökningar i båtärenden får ges in i
form av elektroniska dokument.
Detsamma gäller anmälan av sådant
båtnamn som avses i 1 kap. 6 a §.
Transportstyrelsen får även meddela
föreskrifter om det tekniska
förfarandet för verifiering av innehåll
i och utställare av ett elektroniskt
dokument.*

5 kap.

8 §

Ärendena tas upp i dagboken efter
hand som de ska handläggas och
numreras i löpande följd för
kalenderår. På varje handling anges
vilken dag den kommit in *samt*
dagboksnummer.

Ärendena tas upp i dagboken efter
hand som de ska handläggas och
numreras i löpande följd för
kalenderår. På varje handling anges
vilken dag den kommit in.

För varje inskrivningsdag då registerärendet enligt sjölagen (1994:1009) handläggs och för varje dag då båtregistreringsärendet enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. handläggs ska den som har fattat beslut i ärendet med sitt namn bestyrka vad som har förts in i dagboken.

11 §

För varje skepp, skeppsbygge eller båt förs handlingarna samman till en akt. Detsamma gäller ett sådant skeppsnamn som avses i 1 kap. 6 § första stycket och ett sådant båtnamn som avses i 1 kap. 6 a § första stycket. Akten förvaras efter registerbeteckning.

För varje akt ska ett förteckningsblad föras. På förteckningsbladet ska anteckning göras om de handlingar som akten innehåller. Handlingar som tas in i akten numreras i löpande följd i den ordning de har kommit in eller upprättats.

*Akten får hållas i elektronisk form.
Även förteckningsbladet får föras i elektronisk form.*

14 §

Införing i fartygsregistrets skeppsdel, fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel eller fartygsregistrets båtdel sker över terminal och anses verkställd när handläggarens instruktion att databehandlingen skall slutföras lämnats över terminalen. Registerutdrag som visar införingen bestyrkes av handläggaren och fogas till akten.

Uppstår avbrott i informationssystemets drift eller föreligger *eljest* särskilda skäl, får

Införing i fartygsregistrets skeppsdel, fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel eller fartygsregistrets båtdel sker över terminal och anses verkställd när handläggarens instruktion att databehandlingen ska slutföras lämnats över terminalen. Registerutdrag som visar införingen tas in i akten.

Uppstår avbrott i informationssystemets drift eller föreligger *annars* särskilda skäl, får

Datum
2023-10-19Version
1.0Dnr/Beteckning
TSS 2023-4294

införing i stället göras på tillfälligt upprättat registerupplägg. Sådan införing anses gjord då den bestyrkts av handläggaren. Den *skall* föras över till informationssystemet snarast möjligt efter driftsavbrottet.

16 §

Om sådant beslut av registermyndigheten som har införts i register utfärdas bevis enligt bestämmelserna i 17-19 §§.

Bevis undertecknas av den som fattat beslutet.

28 §

Består registerutdrag av två eller flera blad, dateras varje blad enligt 27 §. På varje blad anges dessutom registerbeteckningen för det skepp, skeppsnamn *eller förbehåll därom*, skeppsbygge eller båt som utdraget gäller. Sidorna numreras i följd för hela utdraget. På utdragets sista sida *skall* före underskriften lämnas uppgift om det antal sidor utdraget omfattar.

Består registerutdrag av två eller flera blad, dateras varje blad enligt 27 §. På varje blad anges dessutom registerbeteckningen för det skepp, skeppsnamn, skeppsbygge, båt eller *båtsnamn* som utdraget gäller. Sidorna numreras i följd för hela utdraget. På utdragets sista sida *ska* före underskriften lämnas uppgift om det antal sidor utdraget omfattar.

6 kap.

1 §

På grundval av registrering utfärdar registermyndigheten nationalitetscertifikat för skepp. Nationalitetscertifikatet *skall* innehålla uppgift om skeppets

1. namn,
2. registerbeteckning,
4. hemort
5. byggnadsår,
6. brutto- och nettodräktighet,

På grundval av registrering utfärdar registermyndigheten nationalitetscertifikat för skepp. Nationalitetscertifikatet *ska* innehålla uppgift om skeppets

3. IMO-identifikationsnummer

Datum
2023-10-19Version
1.0Dnr/Beteckning
TSS 2023-4294

7. största längd och största bredd.

På ägarens begäran utfärdar registermyndigheten nationalitetsbevis för en registrerad svensk båt. Ägare som begär ett sådant bevis *skall* ge in fångeshandling eller, om sådan inte har upprättats, någon annan tillförlitlig utredning om förvärvet samt ett bevis om sin nationalitet. Nationalitetsbevis för båt *skall* innehålla uppgift om båtens

1. namn, om det är antecknat i registret,
2. registerbeteckning,

4. hemort,
5. byggnadsår,
6. byggnadsmaterial,
7. art,
8. största längd och största bredd.

Beträffande dräktigheter i första stycket 5 anges om dessa har beräknats enligt förordningen (1994:1162) om skeppsmätning.

På ägarens begäran utfärdar registermyndigheten nationalitetsbevis för en registrerad svensk båt. Ägare som begär ett sådant bevis *ska* ge in fångeshandling eller, om sådan inte har upprättats, någon annan tillförlitlig utredning om förvärvet samt ett bevis om sin nationalitet. Nationalitetsbevis för båt *ska* innehålla uppgift om båtens

3. IMO-identifikationsnummer

Beträffande dräktigheter i första stycket 6 anges om dessa har beräknats enligt förordningen (1994:1162) om skeppsmätning.

8 §

Om det är nödvändigt för att undgå oskäligt uppehåll i driften av ett registreringspliktigt svenskt fartyg eller annars av särskilda förhållanden, får registermyndigheten eller, efter myndighetens bemyndigande eller på dess anmodan i särskilt fall, en svensk utlandsmyndighet för en viss resa eller en viss kort tid utfärda en tillfällig nationalitetshandling. En sådan handling *skall* innehålla uppgift om fartygets

1. namn
2. igenkänningssignal,

Om det är nödvändigt för att undgå oskäligt uppehåll i driften av ett registreringspliktigt svenskt fartyg eller annars av särskilda förhållanden, får registermyndigheten eller, efter myndighetens bemyndigande eller på dess anmodan i särskilt fall, en svensk utlandsmyndighet för en viss resa eller en viss kort tid utfärda en tillfällig nationalitetshandling. En sådan handling *ska* innehålla uppgift om fartygets

Datum
2023-10-19Version
1.0Dnr/Beteckning
TSS 2023-4294

3. IMO-identifikationsnummer

4. byggnadsår,
5. brutto- och nettodräktighet,
6. största längd och största bredd.

Av handlingen *skall* det framgå för vilken resa eller under vilken tid den gäller. Av handlingen *ska* det framgå för vilken resa eller under vilken tid den gäller.

I handlingen anges också om dräktigheterna har beräknats enligt förordningen (1994:1162) om skeppsmätning.

7 kap.

5 §

Vite, som förelagts enligt denna förordning, *dömes* ut av *registernämnden*. Vite, som förelagts enligt denna förordning, *döms* ut av *Stockholms tingsrätt*.

Denna förordning träder i kraft den xx.

Förslag till förordning om ändring av förordning (1975:928) om handläggning av partrederiärenden

Härigenom föreskrivs i fråga om förordning (1975:928) om handläggning av partrederiärenden

dels att 3, 4, 7 och 9 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 3 a och 4 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Anmälan om partrederiavtal göres *skriftligen* av samtliga redare eller av huvudredaren.

Anmälan om partrederiavtal *ska, om inte annat föreskrivits, göras i pappersform* av samtliga redare eller av huvudredaren. *Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att en anmälan om*

Datum
2023-10-19Version
1.0Dnr/Beteckning
TSS 2023-4294

partrederiavtal får ges in i form av ett elektroniskt dokument.

Med ett elektroniskt dokument avses en upptagning som har gjorts med hjälp av automatiserad behandling och vars innehåll samt utställare kan verifieras genom ett visst tekniskt förfarande, enligt vad som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Anmälningen skall innehålla uppgift om *Anmälan ska innehålla uppgift om*

- | | | |
|--|---|---|
| 1. samtliga redares och huvudredarens person- eller organisationsnummer, där sådant finns, namn, nationalitet, hemvist och postadress, | 2. den ort där rederiets verksamhet huvudsakligen drives, om den är annan än huvudredarens hemvist, | 2. den ort där rederiets verksamhet huvudsakligen drives, om den är annan än huvudredarens hemvist, |
| 3. fartyg eller fartygsbygge, som avtalet avser, med uppgifter för dess identifiering, | | |
| 4. fartygets hemort eller, om det är under byggnad, byggnadsorten, | | |
| 5. storleken av varje redares andel i fartyget eller fartygsbygget. | | |

Anmälan om partrederiavtal kan göras genom att avtalet ges in med tillägg, om det behövs, av uppgifter som föreskrives i andra stycket.

Anmälan om partrederiavtal kan göras genom att avtalet ges in med tillägg, om det behövs, av uppgifter som föreskrivs i tredje stycket.

3 a §

Om en anmälan om partrederiavtal ges in i form av ett elektroniskt dokument, ska den lämnas till ett mottagningsställe för elektroniska dokument som Transportstyrelsen har anvisat. Anmälan ska anses ha kommit in till Transportstyrelsen när den har anlänt till ett sådant mottagningsställe.

Datum
2023-10-19Version
1.0Dnr/Beteckning
TSS 2023-4294

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om det tekniska förfarandet för verifiering av innehåll i och utställare av ett elektroniskt dokument.

4 §

Anmälan om andelsövergång i partrederi göres *skriftligen* av den förutvarande redaren.

Anmälan om andelsövergång i partrederi *ska, om inte annat föreskrivits, göras i pappersform* av den förutvarande redaren. *Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att en anmälan om andelsövergång i partrederi får ges in i form av ett elektroniskt dokument.*

Med ett elektroniskt dokument avses en upptagning som har gjorts med hjälp av automatiserad behandling och vars innehåll samt utställare kan verifieras genom ett visst tekniskt förfarande, enligt vad som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer

Anmälningen skall innehålla uppgift om

1. den förutvarande redarens namn och postadress,
2. den nye redarens person- eller organisationsnummer, där sådant finns, namn, nationalitet, hemvist och postadress,
3. det fartyg eller fartygsbygge, som andelsövergången avser, med uppgifter för dess identifiering,
4. fartygets hemort eller, om det är under byggnad, byggnadsorten,
5. tiden för andelsövergången samt förvärvets omfattning och art,
6. den ort där rederiets verksamhet huvudsakligen *drivs*, om den är annan än huvudredarens hemvist.

Anmälan om andelsövergång kan göras genom att fångeshandling ges in med tillägg, om det behövs, av

Anmälan om andelsövergång kan göras genom att fångeshandling ges in med tillägg, om det behövs, av

Datum
2023-10-19Version
1.0Dnr/Beteckning
TSS 2023-4294

uppgifter som *föreskrives* i *andra* stycket.

uppgifter som *föreskrivs* i *tredje* stycket.

4 a §

Om en anmälan om andelsövergång i partrederi ges in i form av ett elektroniskt dokument, ska den lämnas till ett mottagningsställe för elektroniska dokument som Transportstyrelsen har anvisat. Anmälan ska anses ha kommit in till Transportstyrelsen när den har anlänt till ett sådant mottagningsställe.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om det tekniska förfarandet för verifiering av innehåll i och utställare av ett elektroniskt dokument.

7 §

Över partrederiärenden *föres* dagbok på blankett enligt formulär som *fastställs* av Transportstyrelsen. Ärendena *tages* upp i dagboken efter hand som de *förekommer till handläggning* och numreras i löpande följd för kalenderår. På varje handling anges vilken dag den kommit in *samt dagboksnummer. För varje dag då ärende förekommer skall den som fattat beslut i ärendet med sitt namn bestyrka vad som förts in i dagboken.*

Anteckning i dagboken får *ej* strykas över eller ändras, sedan expedition i ärende *lämnats* ut. När felskrivning i dagboken rättas, *skall* rättelsen bestyrkas av den som fattat beslut härom.

Över partrederiärenden *förs* dagbok på blankett enligt formulär som *fastställs* av Transportstyrelsen. Ärendena *tas* upp i dagboken efter hand som de *ska handläggas* och numreras i löpande följd för kalenderår. På varje handling anges vilken dag den kommit in.

Anteckning i dagboken får *inte* strykas över eller ändras, sedan expedition i ärende *lämnats* ut. När felskrivning i dagboken rättas, *ska* rättelsen bestyrkas av den som fattat beslut härom.

9 §

Handlingar i partrederiärende, Handlingar i partrederiärende,
vilka *icke* återlämnas med bevis vilka *inte* återlämnas med bevis
enligt 8 §, *skall* förvaras i akt. enligt 8 §, *ska* förvaras i akt. *Akten*
får hållas i elektronisk form.

Denna förordning träder i kraft den xx.

**Förslag till lag om ändring i lag (1975:605) om registrering av
båtbyggnadsförskott**

Härigenom föreskrivs att lag (1975:605) om registrering av
båtbyggnadsförskott ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Den som har beställt båt och lämnat eller utfäst sig att lämna tillverkaren
förskott av pengar eller byggnadsämnen får låta registrera ett därom
upprättat skriftligt avtal hos Transportstyrelsen och får därmed förmånsrätt
enligt 4 § förmånsrättslagen (1970:979) i byggnadsämnena och vad som för
beställarens räkning tillverkats med förskottet.

Regeringen meddelar föreskrifter om registrering enligt denna lag.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela
föreskrifter om avgifter för registrering enligt denna lag.

Vid överklagande av beslut enligt denna lag tillämpas bestämmelserna
i 14 och 14 a §§ *lagen* (1979:377) om registrering av båtar för
yrkesmässig sjöfart m.m.

Vid överklagande av beslut enligt denna lag tillämpas bestämmelserna
i 14 och 14 a §§ *lag* (1979:377) om registrering av båtar.

Denna lag träder i kraft den xx.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

I syfte att främja den svenska sjöfartsnärings konkurrenskraft antog regeringen den 17 januari 2013 en handlingsplan för den svenska sjöfartsnärigen (dnr N2013/342/TE). I handlingsplanen anger regeringen bland annat att det finns ett behov av att förenkla vissa bestämmelser i anslutning till fartygsregistret. Resultatet blev promemorian Regelförenklingar för sjöfarten. Därefter beslutade regeringen om proposition 2016/17:205, som innebar att vissa av förslagen i promemorian ledde till lagändringar den 1 februari 2018. Samma datum trädde även en rad förordningsändringar i kraft.

För att effektivisera verksamheten i den riktning som promemorian tar upp har Transportstyrelsen tagit fram ett nytt fartygsregister med tillhörande ärendehanteringssystem. Det nya fartygsregistret, med tillhörande ärendehanteringssystem, togs i drift den 1 februari 2018 i samband med att lag- och förordningsändringarna trädde i kraft. Även ett nytt inskrivningsregister för luftfartyg, med tillhörande ärendehanteringssystem, har tagits i drift. Det är samma ärendehanteringssystem som används till de båda registren och tanken är att systemen så långt som det är möjligt ska likna varandra.

Under arbetets gång med att ta fram de nya registren har det uppmärksamrats behov av lag- och förordningsändringar av annat slag än de som trädde i kraft den 1 februari 2018 och utöver det som föreslås i promemorian. Det handlar mestadels om bestämmelser som förhindrar tilltänkta effektiviseringsåtgärder. Ett exempel är införande av e-hantering av ärenden.

Transportstyrelsen ser stora möjligheter till effektivisering av myndighetens arbete. De förändringar som föreslås i denna framställan skulle i hög utsträckning bidra till att Transportstyrelsen lever upp till de krav som idag ställs från allmänheten på en modern myndighets elektroniska tillgänglighet. Vidare ser Transportstyrelsen att de förändringar som föreslås skulle tillgodose branschens behov av förenkling i dess internationella kontext.

Vid framtagandet av de förändringar som föreslås avseende framförallt inskrivningsdag och e-hantering, men även till viss del vad gäller dagbok, bevis och registerutdrag, har Transportstyrelsen jämfört med hur lagstiftningen ser ut för Lantmäteriet och även hur de arbetar med sina inskrivningsärenden. Transportstyrelsen har i stort inte funnit anledning att föreslå andra lösningar vad gäller regleringar än de som tagits fram för

Lantmäteriet och därför är en stor del av lagtexten hämtad från jordabalken (1970:994) och inskrivningsförordning (2000:309). Med anledning av att både Transportstyrelsen och Lantmäteriet är inskrivningsmyndigheter anser Transportstyrelsen att regelverken gällande inskrivning bör stämma överens så lång som möjligt.

2 E-hantering

2.1 Elektroniska akter

Förslag

Att det läggs till en tredje mening i 2 kap. 16 § 1 st. sjölagen och i 12 § lag om registrering av båtar som reglerar att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att fartygsakterna får vara i elektronisk form. Vidare att det läggs till ett nytt tredje stycke i 5 kap. 11 § fartygsregisterförordningen där det regleras att akten får hållas i elektronisk form och att förteckningsbladet får föras i elektronisk form. Slutligen att det läggs till en ny andra mening i 9 § förordning om handläggning av partrederiärenden där det regleras att akten får hållas i elektronisk form.

Skäl till förslaget: Det framgår av 2 kap. 16 § 1 st. sjölagen (1994:1009) att handlingar i registerärenden ska föras samman i akter. Av 12 § lag (1979:377) om registrering av båtar framgår det att handlingar i båtregistreringsärenden ska föras samman i akter. Slutligen framgår det av 5 kap. 11 § 1 st. fartygsregisterförordningen (1975:927) att handlingarna för skepp, skeppsbyggen och båtar ska föras samman till en akt. Detsamma gäller för statsskeppsnamn och namn på statsbåtar som anmälts för införing i fartygsregistret. Vad gäller partrederier framgår det av 9 § förordning (1975:928) om handläggning av partrederiärenden att de handlingar som inte återlämnats tillsammans med bevis om att anmälan gjorts ska förvaras i en akt. I vilken form akterna ska hållas framgår dock inte av någon av ovanstående bestämmelser.

För Lantmäteriet framgick det tidigare av 19 kap. 9 § 1 st. jordabalken att inskrivningsmyndigheten skulle sammanföra handlingarna i inskrivningsärendena i akter. Paragrafen har sedan ändrats genom att det lagts till att akterna ska utgöra en del av ärenderegistret, om de är i elektronisk form. Av författningskommentarerna till 19 kap. 9 § 1 st. jordabalken i prop. 2005/06:28 framgår det att det har ansetts självklart att akterna även ska kunna vara elektroniska. Vidare framgår det att en ny andra mening lagts till i syfte att anpassa bestämmelserna till en framtida elektroniskt dokument- och ärendehantering. 19 kap. 9 § 1 st. jordabalken har kompletterats med bestämmelser i 19 § inskrivningsförordningen. Där anges vilka handlingar som får hållas i elektroniska akter.

När det nya fartygsregistret togs i drift 1 februari 2018, började Transportstyrelsen använda ett ärendehanteringssystem. I samband med detta har Transportstyrelsen börjat ha akterna i elektronisk form. Det är

framförallt handlingar som kommit in från och med den 1 februari 2018 som skannas in i de elektroniska akterna. Vilket innebär att det för vissa fartyg i dagsläget finns både fysiska akter och elektroniska akter. Med ett tydligt brytdatum för när akterna började hållas i elektronisk form istället för i pappersform ser inte Transportstyrelsen det som något problem.

Mot bakgrund av att det inte uttryckligen framgår i vilken form akterna ska hållas och med anledning av vad som framkommit i prop. 2005/06:28 har Transportstyrelsen tolkat det som att det är möjligt att ha akterna i elektronisk form. För att tydliggöra att akterna kan hållas i elektronisk form och för att bestämmelserna gällande akternas form ska vara överensstämmande för Transportstyrelsen och Lantmäteriet anser Transportstyrelsen att föreslagna ändringar bör genomföras.

2.2 Elektroniska ansökningar

Förslag

Att 2 kap. 20 § och 3 kap. 23 samt 33 §§ sjölagen samt 6 och 8 §§ lag om registrering av båtar ändras så att anmälan, ansökan eller begäran ska göras i pappersform om inte annat föreskrivs. Därtill att det regleras i aktuella paragrafer att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriftsrätt vad gäller elektroniska ansökningar och anmälningar samt att det läggs till bestämmelser om vad som avses med ett elektroniskt dokument. Vidare att det införs nya paragrafer, 2 kap. 20 a § och 3 kap. 23 a samt 33 a §§ sjölagen och 6 a samt 8 a §§ lag om registrering av båtar, där det regleras vart en elektronisk anmälan eller ansökan ska lämnas och när den anses inkommen till myndigheten. Att det införs nya paragrafer, 2 kap. 17 §, 3 kap. 13 § och 4 kap. 15 § fartygsregisterförordningen, där Transportstyrelsen ges föreskriftsrätt vad gäller elektroniska anmälningar, ansökningar och begäran samt föreskriftsrätt vad gäller det tekniska förfarandet för de elektroniska dokumenten.

Vidare att 3 och 4 §§ förordning om handläggning av partrederiärenden ändras så att anmälan ska göras i pappersform om inte annat föreskrivs och att Transportstyrelsen ges föreskriftsrätt vad gäller elektroniska anmälningar. Därtill att det i aktuella paragrafer läggs till bestämmelser om vad som avses med ett elektroniskt dokument. Slutligen att det införs nya paragrafer, 3 a och 4 a §§ förordning om handläggning av partrederiärenden, där det regleras vart en elektronisk anmälan ska lämnas och när den anses inkommen till myndigheten samt att Transportstyrelsen ges föreskriftsrätt vad gäller det tekniska förfarandet för de elektroniska dokumenten.

Skäl till förslaget: Med den lagstiftning som finns idag måste alla ansökningar och anmälningar i register- och båtregistreringsärenden samt partrederiärenden ges in i pappersform. Av 2 kap 20 § 1 st. och 3 kap. 23 samt 33 §§ sjölagen, 6 § 1-2 st. och 8 § 1 st. lag om registrering av båtar samt 3 och 4 §§ förordning om handläggning av partrederiärenden framgår det att ansökningar och anmälningar ska göras skriftligen. Några bestämmelser gällande huruvida ansökan eller anmälan får göras elektroniskt finns varken i lag eller förordning.

I promemorian avseende regelförenklningar för sjöfarten ställer sig utredaren Johan Schelin positiv till möjligheten att ansökningar ska kunna lämnas in elektroniskt. Han anför att e-ansökningar inte bör införas fullt ut, men att de som har tillgång till en giltig e-legitimation bör ges möjlighet att lämna digitala ansökningar. Omsättningen av fartyg sker internationellt och det föreligger inte någon gemensam internationell standard vad gäller elektroniska dokument samt signaturer, vilket gör det olämpligt att endast ha e-ansökningar.

För Lantmäteriets del har bestämmelser gällande elektroniska ansökningar förts in i jordabalken och i inskrivningsförordningen. I 19 kap 10 § 1 st. jordabalken har det förtydligats att ansökan ska ske i pappersform. Det har även lagts till en andra mening som har möjliggjort elektroniska ansökningar genom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter gällande detta. Av paragrafens andra stycke framgår det vad som avses med elektroniskt dokument. I 19 kap. 10 a § jordabalken finns närmare bestämmelser om hur ansökningsförfarandet ska gå till. Även i inskrivningsförordningen har det lagts till bestämmelser gällande elektroniska ansökningar. De bestämmelser i inskrivningsförordningen som kan bli aktuella för Transportstyrelsen återfinns i 2 och 3 §§. I 2 § regleras i vilka typer av ärenden som ansökningar kan ges in elektroniskt och det ges även en möjlighet att ge in andra handlingar elektroniskt. Lantmäteriet ges i 3 § möjlighet att föreskriva hur de elektroniska handlingarna ska vara beskaffade och även möjlighet att ge tillstånd att elektroniska handlingar kan ges in på andra sätt än vad som föreskrivits.

Transportstyrelsen anser att det fortsatt är av vikt att det går att säkerställa att det är rätt person som har gjort den elektroniska ansökan eller anmälan. Detta skulle kunna lösas genom att den som är behörig att göra ansökan eller anmälan signerar denna med sin e-legitimation. Likaså bör fortsatt möjligheten att lämna in ansökningar och anmälningar i pappersform finnas kvar, särskilt för utländska sökandens behov.

Att införa möjligheten att ge in ansökningar och anmälningar i elektronisk form skulle underlätta handläggningen samt anpassa verksamheten till de krav som ställs från allmänheten idag. Transportstyrelsen ser dock att det kan vara bra om myndigheten successivt kan börja ta emot ansökningar och anmälningar elektroniskt. För att möjliggöra en lämplig lösning för den elektroniska ärendehandläggningen så föreslås det att Transportstyrelsen ges föreskriftsrätt, i de delar som myndigheten saknar sådant, gällande i vilka ärendetyper som ansökningar och anmälningar kan ges in elektroniskt.

För att möjliggöra elektroniska ansökningar och anmälningar ser Transportstyrelsen att det skulle behöva göras förändringar i sjölagen, lag om registrering av båtar, fartygsregisterförordningen och förordning om handläggning av partrederiärenden.

I Lantmäteriets ärenden finns det idag en möjlighet att under vissa förutsättningar ge in bestyrkta fångeshandlingar elektroniskt. Något som framgår av 19 kap. 11 a § jordabalken. I inskrivningsförordningens 3 § finns närmare bestämmelser gällande förutsättningarna att ge in fångeshandlingar elektroniskt och lantmäteriets möjligheter att meddela föreskrifter kring detta. Lantmäteriet har i Lantmäteriets föreskrifter om e-ansökan i inskrivningsärenden, LMFS 2018:2, reglerat förfarande för att ge in exempelvis fångeshandlingen elektroniskt. För att föreskrifterna ska vara tillämpliga krävs det att ansökan om inskrivning har gjorts i form av ett elektroniskt dokument. En elektronisk ansökan får enligt föreskriften ges in av en fysisk eller juridisk person som står under Fastighetsmäklarinspektionens, Finansinspektionens, Sveriges Advokatsamfunds eller med dem jämförlig tillsyn och det krävs även att de har ett gällande avtal med Lantmäteriet om ingivande av e-ansökan i inskrivningsärenden. Om det till stöd för ansökan ges in en elektronisk kopia av exempelvis en fångeshandling ska ingivaren på heder och samvete intyga att den elektroniska kopian överensstämmer med originalhandlingen.

Gällande fartygsärenden finns inte samma koppling mellan fartygsaffären och någon som står under Finansinspektionens eller motsvarande myndighets tillsyn. Banker kan vara inblandade i affärerna och vara ingivare, men det rör sig inte om något större antal i förhållande till det stora hela. Det finns i dagsläget inte någon naturlig aktör som skulle kunna ta emot handlingar på så sätt som sker vid fastighetsaffärer. Transportstyrelsen ser därför inte att det finns något behov av att införa en motsvarande möjlighet att ge in fångeshandlingar elektroniskt. En sådan möjlighet skulle snarare skapa ett behov och efterfrågan på marknaden som innebär merkostnader samt skulle kunna innebära begränsningar vid fartygsaffärer.

3 Registerutdrag, dagbok och bevis

3.1 Borttagande av underskriftskrav på registerutdrag och bevis

Förslag

Att kravet på underskrift tas bort i 5 kap. 14 § 1 st. och 16 § fartygsregisterförordningen.

Skäl till förslaget: Med anledning av de bestämmelser som idag finns i fartygsregisterförordningen måste registerutdrag som visar den införelse som gjorts i fartygsregistret skrivas under av handläggaren och sedan läggas in i fartygsakten. Detta är något som framgår av 5 kap 14 § 1 st. fartygsregisterförordningen.

Av 5 kap. 16 § fartygsregisterförordningen framgår det att det ska utfärdas bevis avseende beslut som förts in i registret och att beviset ska undertecknas av den som fattat beslutet. Som bevis på beslut avses även exempelvis de underrättelser som Transportstyrelsen skickar ut vid beslut om att skjuta upp ärendet till en viss senare inskrivningsdag. Transportstyrelsen har tolkat skrivelsen i 5 kap. 16 § som att den som fattat ett beslut måste skriva under och att det inte räcker med att beslutsfattarens namn står där.

För fartygsakter i elektronisk form innebär detta att registerutdragen och bevisen måste skrivas ut, undertecknas och sedan skannas in i den elektroniska akten. Registerutdragen och bevisen behöver dessutom bevaras i utskriven och underskriven form enligt de arkivbestämmelser som finns. Bevisen i ärendena skickas ut till ingivaren, något som idag sker manuellt. Tas underskriftskravet bort, skulle bevisen kunna skickas direkt från systemet till centralt utskick, där sedan utskicken hanteras automatiskt och en kopia sparas i den digitala akten.

Transportstyrelsen anser att det fortsatt är av vikt att det går att se vem som beslutat om en åtgärd i ett register. Genom att var och en som har åtkomst till fartygsregistret har egna inloggningar samt då alla åtgärder som utförs loggas går det därigenom att spåra vem som beslutat om en viss åtgärd om det är så att tveksamheter uppstår. För såväl allmänheten som för myndighetsutövningen är det av stor vikt att det går att visa vem som var ägare till ett fartyg vid en viss tidpunkt, exempelvis för att fastställa vem krav kan riktas mot. För att tydligt visa vem som har fattat beslutet bör beslutsfattarens namn stå tryckt på beviset, med den skillnaden att någon underskrift inte längre är nödvändig.

Genom att ta bort kravet på underskrift på registerutdragen och beviset kommer mycket tid att sparas för verksamheten. En sådan förändring skulle således innebära att arbetet kan effektiviseras utan att det uppstår risk för rättssäkerheten och även att verksamheten anpassas till de krav som ställs på en modern myndighet.

Det framgår av 5 kap. 14 § 2 st. fartygsregisterförordningen att om det uppstår avbrott i informationssystemets drift eller om det eljest föreligger särskilda skäl får införing göras på tillfälligt upprättat registerupplägg. Vidare att en sådan införing anses gjord när den har bestyrkts av handläggaren. Hanteringen av de tillfälligt upprättade registeruppläggen sker manuellt utanför fartygsregistret och någon loggning av vem som har utfört åtgärden finns därmed inte. Som framförts ovan anser Transportstyrelsen att det är av vikt att det framgår vem som har utfört en åtgärd, något som i dessa situationer bäst löses genom att det tillfälligt upprättade registerupplägget skrivs under av den som har utfört åtgärden. Mot bakgrund av ovanstående anser Transportstyrelsen att underskriftskravet ska finnas kvar avseende tillfälligt upprättade registerupplägg.

3.2 Borttagande av underskriftskrav på dagbok och krav på dagboksnummer på inkommande handlingar

Förslag

Att underskriftskravet på dagboken och kravet på att det på varje inkommen handling ska anges dagboksnummer tas bort från 5 kap. 8 § fartygsregisterförordningen och 7 § 1 st. förordning om handläggning av partrederiärenden.

Skäl till förslaget: Det framgår av 5 kap. 8 § fartygsregisterförordningen och 7 § 1 st. förordning om handläggning av partrederiärenden att det på varje handling ska anges vilken dag handlingen kommit in och dagboksnummer. Vidare att den som fattat beslut i ärendet med sitt namn ska bestyrka vad som förts in i dagboken. Detta har Transportstyrelsen tolkat som att den som fattat ett beslut måste skriva under och att det inte räcker med att beslutsfattarens namn står där.

Tanken med det nya ärendehanteringssystemet är att alla handlingar ska finnas i digital form. Inkommande handlingar ska kunna skannas in direkt då de kommer in till myndigheten och sedan arkiveras. Handläggningen av ärendena ska sedan ske med de inskannade handlingarna som grund. Dagboksnummer i ett specifikt ärende tilldelas i fartygsregistret först när ärendet är beslutat i registret och klockan har passerat tolv.

Varje inkommen handling stämplas med det datum som den kommit in till myndigheten. Dagboksnummer kan skrivas på handlingen först när beslut tagits i ärendet, eftersom att det är då de tilldelas. Om kravet på att dagboksnummer måste finnas på handlingarna tas bort så behöver handlingarna endast stämplas med en datumstämpel när de kommer in. Handlingarna kommer sedan att skannas in direkt i ett ärende som rör det specifika fartyget och det kommer även att framgå av ärendet vilken dag handlingen kommit in till myndigheten. Transportstyrelsen anser att ett sådant tillvägagångssätt uppfyller den funktion som dagboksnummer på inkommande handlingar har idag.

Vad gäller underskrift på dagboken så anser Transportstyrelsen att det fortsatt är av vikt att det går att se vem som fattat beslutet. Genom att var och en har egna inloggningar i systemen samt då allt som görs i systemen loggas går det därigenom att spåra vem som fattat ett visst beslut om tveksamheter uppstår. För att tydligt visa utåt vem som har fattat beslutet bör namnet stå tryckt på dagboksbladet, men med den skillnaden att någon underskrift inte längre krävs.

Om inte kravet på underskrift på dagboken tas bort måste dagboksbladen fortsatt skrivas ut och skrivas under samt därefter, i enlighet med gällande arkivbestämmelser, sättas in i en pärm för bevarande. Transportstyrelsen ser att dagboken istället skulle kunna föras i digital form och vara återsökningsbar i systemet. En sådan funktion finns redan i det nya fartygsregister som tagits fram.

Dessa två förändringar skulle möjliggöra en effektiv elektronisk hantering och ta bort en stor del av den nuvarande pappershanteringen. Vilket i sin tur skulle innebära att verksamheten sparar väldigt mycket tid.

4 Inskrivningsdag

4.1 Tillämpningen hos Transportstyrelsen och Lantmäteriet

Begreppet inskrivningsdag kan beskrivas som en juridisk handläggningsregel som finns för såväl Transportstyrelsen som Lantmäteriet i form av inskrivningsmyndigheter. Detta möjliggör en jämförelse av hur tillämpningen av inskrivningsdag sker på de båda myndigheterna. Lantmäteriet har genom lag- och förordningsändringar en friare hantering av inskrivningsdag än tidigare, då myndigheten hade samma tillämpning som Transportstyrelsen. Den ändrade tillämpningen medför att Lantmäteriet inte behöver handlägga alla inskrivningsärenden på den inskrivningsdag som de kommit in till myndigheten.

4.1.1 Tillämpning hos Transportstyrelsen

Av 2 kap. 15 § 2 st. sjölagen framgår det att registerärenden ska tas upp på inskrivningsdag. Inskrivningsdag hålls till klockan tolv varje måndag till fredag, med undantag för helgdagar. Detta medför att en handling som kommer in i ett registerärende innan klockan tolv en helgfri vardag ska tas upp på aktuell inskrivningsdag. Har handlingen däremot kommit in efter klockan tolv ska ärendet tas upp nästkommande inskrivningsdag. När inskrivningsdagen är slut och alla ärenden är handlagda samt beslutade i fartygsregistret avslutas och stängs aktuell inskrivningsdag manuellt.

De beslut som fattas en viss inskrivningsdag offentliggörs när den inskrivningsdagen är avslutad, det vill säga efter klockan tolv. Transportstyrelsen handlägger och beslutar idag i registerärenden samma inskrivningsdag som de kommit in, det vill säga kommer ett sådant ärende in före klockan tolv en måndag fattas beslutet den dagen. Detta för att tillgodose branschens behov av beslut om registreringar, ägarbyten, avregistreringar och inteckningar i realtid.

4.1.2 Tillämpning hos Lantmäteriet

Lantmäteriets hantering av inskrivningsdag har till för ett par år sedan varit identisk med Transportstyrelsens. För att möjliggöra ett förändrat synsätt och tillämpning av inskrivningsdag har Lantmäteriet gjort förändringar i jordabalken och i inskrivningsförordningen. Reglerna gällande att inskrivningsärenden ska tas upp på inskrivningsdag kvarstår dock.

De förändringar som gjorts i jordabalken och inskrivningsförordningen har lett till att Lantmäteriet i dagsläget handlägger sina ärenden på följande sätt:

- När ett ärende kommer in till inskrivningsmyndigheten diarieförs det i ett för ändamålet upprättat ärenderegister.
- Uppgift om vilken eller vilka fastigheter som ärendet berör registreras vid diarieföringen.
- Ärenderegistret för den aktuella inskrivningsdagen godkänns när samtliga ärenden som hör till aktuell inskrivningsdag har diarieförts.
- Därefter färdigbehandlas varje enskilt ärende och besluten registreras sedan i inskrivningsmyndighetens inskrivningsdel för inskrivningsärenden.

För att möjliggöra ovan beskriven handläggning har bestämmelsen gällande så kallat tankeuppskov i 19 kap 15 § jordabalken tagits bort för att göra det möjligt att ta upp ärendena på en senare dag. I 19 kap. 8 § jordabalken har ordet ”dagbok” ersatts med ”ärenderegister”. Av författningskommentarerna i prop. 2005/06:28 gällande 19 kap. 8 § jordabalken framgår det att syftet med aktuell ändring är att paragrafen ska anpassas till de elektroniska rutiner som är tänkta att användas vid den framtida ärendehantering. Det framgår av övervägandena i prop. 2005/06:28 att det får anses naturligt att inskrivningsärenden som kommit in omedelbart registreras i ett framtida elektroniskt handläggningssystem. Vidare att registreringen då bör ske i ett särskilt ärenderegister som förs i elektronisk form. Slutligen att bestämmelserna om förande av dagbok bör ersättas av bestämmelser om förande av ett sådant ärenderegister för att på så sätt möjliggöra en sådan hantering.

I inskrivningsförordningen har bestämmelser för att möjliggöra det förändrade synsätt som Lantmäteriet har gällande inskrivningsdag lagts till i 5-7 §§. Av dessa paragrafer framgår det bland annat att ett inskrivningsärende först ska registreras i ett register och när samtliga ärenden som hör till en inskrivningsdag har registrerats får besluten i ärendena föras över till inskrivningsdelen.

4.2 Förändrad tillämpning

Förslag

Att bestämmelsen gällande så kallat tankeuppskov tas bort från 2 kap. 21 § 3 st. sjölagen.

Skäl till förslaget: Dagens tillämpning av inskrivningsdag medför att Transportstyrelsen blir väldigt låst i sin verksamhet. Alla registerärenden måste handläggas och beslutas i fartygsregistret samma inskrivningsdag som de kommit in. Detta för att tillgodose branschens behov av beslut om registreringar, ägarbyten, avregistreringar och inteckningar i realtid.

Ärendemängden kan variera mycket från dag till dag. För att lättare kunna klara av den varierande ärendemängden skulle det underlätta om Transportstyrelsen får möjlighet till en flexiblere tillämpning av inskrivningsdag, likt den som Lantmäteriet tillämpar.

Transportstyrelsen ser även att en förenklad tillämpning av inskrivningsdag skulle ge andra möjligheter ur ett totalförsvarsperspektiv. Vid en kris- eller krigssituation kan det tänkas att det är en ytterst begränsad bemanning på myndigheten som har kunskapen och rätten att fatta beslut i registerärenden. Detta skulle då kunna leda till att den personal som är i tjänst inte hinner fatta beslut i ärendena i den takt som de kommer in, vilket i sin tur leder till att det skapas ärendebalanser. Genom en förenklad tillämpning av inskrivningsdag, så som det beskrivs nedan, skulle ett ärende som har hög prioritet sett ur ett totalförsvarsperspektiv kunna prioriteras framför andra registerärenden.

För att möjliggöra en flexiblere tillämpning ser Transportstyrelsen att i vart fall bestämmelsen gällande så kallat tankeuppskov i 2 kap. 21 § 3 st. sjölagen behöver tas bort. Detta för att möjliggöra att ett registerärende kan tas upp på en senare kalenderdag. Däremot ser inte Transportstyrelsen att samma behov finns avseende att införa ett ärenderegister så som Lantmäteriet har gjort. En flexiblere tillämpning av inskrivningsdag skulle istället kunna lösas med andra tekniska lösningar och uppnå samma säkerhetsgrad utan förväxlingsrisk av vilken inskrivningsdag som ett ärende kommit in, utan att ett separat ärenderegister upprättas.

För att fortsatt kunna tillgodose branschens behov av beslut om registreringar, ägarbyten, avregistreringar och inteckningar i realtid kommer Transportstyrelsens målsättning vara att alltid handlägga ärendena samma inskrivningsdag som de kommit in till myndigheten. Men en möjlighet att frångå detta vid väldigt hög arbetsbelastning skulle i hög grad underlätta myndighetens arbete likväl som att öka förmågan till bibehållen kontinuitet i hanteringen av inskrivningsärenden i händelse av kris eller krig.

Det nya fartygsregistret med tillhörande ärendehanteringssystem möjliggör det för Transportstyrelsen att diarieföra ärendena i ärendehanteringssystemet samma dag som de kommit in. Det blir därigenom möjligt att eftersöka om något ärende har kommit in gällande ett visst fartyg. För att än mer möjliggöra att rätt information lämnas vid förfrågan skulle det även kunna införas en funktion i fartygsregistrets sökfunktion som gör att det markeras om det har kommit in ett ärende på ett visst fartyg. En sådan markering skulle endast vara synbar för de som arbetar på sjöfartsregistret, Transportstyrelsen, och inte för de som har tillgång till extern åtkomst.

Den flexibilitet som Transportstyrelsen efterfrågar innebär att myndigheten kan fatta beslut i ett ärende oavsett vilken inskrivningsdag ärendet kommit in. Det vill säga att beslut fattas på en senare kalenderdag och inte just på den kalenderdag som ärendet kommit in. Beslut kommer dock alltid att fattas på den inskrivningsdag som ärendet kommit in, men det kan vara en annan kalenderdag. Detta medför att det sakrättsliga skyddet fortsatt kommer att erhållas från samma inskrivningsdag.

En förutsättning för ovanstående hantering är självfallet att myndigheten har full kontroll över vilka ärenden som kommit in. Vid väldigt hög arbetsbelastning ser Transportstyrelsen det som en möjlighet att inte behöva fatta beslut i ärenden i exakt den ordning som de kommit in sett till inskrivningsdag, utan att det är möjligt att ta ett ärende med väldigt hög prioritet före ett ärende som kommit in en tidigare inskrivningsdag. Flexibiliteten medför ökade förutsättningar att möta branschens behov av snabba beslut vid efterfrågad tidpunkt. Dock utan att det sakligt påverkar utgången för andra sökanden i andra ärenden för andra fartyg. Det kan understrykas att för ärenden som härrör sig till samma fartyg kommer beslut att fattas i den ordning som ärendena kommit in. Myndigheten har ordning och reda på när ärendena kommit in så att exempelvis ett beslut inte kommer att fattas i förvärv nummer två innan förvärv nummer ett har handlagts. Som exempel på ärenden med hög prioritet kan nämnas ärenden där ett skepp som är nybyggt i ett annat land ska registreras i fartygsregistret och skeppet ska tas i drift samma dag som äganderätten går över till köparna. För att ägaren inte ska lida skada är det väldigt viktigt att vi fattar beslut i dessa ärenden samma dag som äganderätten går över. Detta då ett svenskt skepp behöver ha en gällande nationalitetshandling för att få hållas i drift och andra myndighetsbeslut samt externa aktörers handlande hängs upp vid tidpunkten för när skeppet blivit registrerat som svenskt i fartygsregistret.

Ett annat exempel på ärenden med hög prioritet är när det kommer in en ansökan om registrering av ett skepp som omedelbart behöver vara svenskregistrerat ur ett totalförsvarsperspektiv. En sådan ansökan kan tänkas komma in under en krissituation och det kan då, så som det nämns ovan, även tänkas att det är låg bemanning på myndigheten. Vilket i sin tur leder till längre handläggningstider och ärendebalanser. Så som regleringen ser ut idag, behöver Transportstyrelsen först fatta beslut i de registerärenden som kommit in på tidigare inskrivningsdagar innan beslut kan fattas angående den viktiga registreringen. Detta skulle i värsta fall kunna ta flera dagar. Om Transportstyrelsen skulle ha möjlighet till en förenklad tillämpning av

inskrivningsdag, så skulle ärendet istället kunna tas med förtur och skeppet registreras samma dag.

Det framgår av 2 kap. 16 § sjölagen att det ska föras dagbok över registerärendena. I 5 kap. 8 § fartygsregisterförordningen regleras det att ärenden ska tas upp i dagboken efter hand som de ska handläggas och att de ska numreras i löpande följd per kalenderår. Detta innebär att varje beslut som fattas i bland annat registerärenden i fartygsregistret kommer att tilldelas ett dagboksnummer. Besluten kommer att tilldelas dagboksnummer i turordning efter hur beslut fattats. Det vill säga beslut ett får dagboksnummer ett, beslut två får dagboksnummer två och så vidare. Fattas inte besluten i turordning baserat på inskrivningsdag, så innebär det att dagboksnumren inte kommer att komma i turordning per inskrivningsdag. Det kommer dock med den teknik som finns idag vara möjligt att få ut dagbokslistor som bygger på dels dagboksnummerordning och dels på inskrivningsdag. Transportstyrelsen ser därmed inte att det kommer att uppstå något problem angående dagboksnumren.

5 Registreringsplikt för båtar

Förslag

Att bestämmelsen i 4 § lag om registrering av båtar ändras på så sätt att registreringsplikt föreligger för samtliga båtar som har fått beslut i enlighet med 1 b § 1 st. sjölagen om rätt att föra svensk flagg.

Skäl till förslaget: I 4 § lag om registrering av båtar återfinns bestämmelser om när registreringsplikt föreligger för båtar. Registreringsplikt för båtar med en största längd av minst 15 meter föreligger för svenska medborgare, svenska juridiska personer och utländska personer som är bosatta i Sverige och vanligen har båten i Sverige. Det finns även en möjlighet för medborgare inom EU eller ESS att anmäla en båt med en största längd av minst 15 meter för registrering. Därutöver föreligger det även registreringsplikt för båtar som används yrkesmässigt inom vissa områden, där registreringsplikt i de flesta situationer råder från fem meter.

Det finns möjlighet för ägare av en båt att söka om beslut i enlighet med 1 kap. 1 b § 1 st. sjölagen om att få föra svensk flagg. För att ett sådant beslut ska kunna meddelas krävs det att fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande eller att ägaren har fast hemvist i Sverige. Något krav på en viss största längd finns inte. Sedan medgivande har meddelats kan båten registreras i fartygsregistrets båtdel.

Transportstyrelsen har uppmärksammat att det inte föreligger registreringsplikt för alla båtar där beslut har meddelats i enlighet med 1 kap. 1 b § 1 st. sjölagen. Registreringsplikt föreligger i dessa situationer endast för båtar med en största längd av minst 15 meter och båtar som används yrkesmässigt inom vissa områden. Har medgivande lämnats för en båt med en största längd understigande 15 meter och som inte används till något av de yrkesmässiga områden som framgår av 4 § 2 st. lag om registrering av båtar föreligger således inte registreringsplikt idag.

Det som skiljer dessa båtar från andra båtar som har en största längd understigande 15 meter och som inte används till något av de yrkesmässiga områden som framgår av 4 § 2 st. lag om registrering av båtar är att båtens ägare ansökt om medgivande att få föra svensk flagg. Någon automatisk rätt att föra svenskt flagg föreligger således inte, utan de har aktivt ansökt hos en svensk myndighet om att få föra svensk flagg. Har en ansökan om att få föra svensk flagg inkommit och Transportstyrelsen beslutat att bifalla ansökan, så har myndigheten beslutat om att båten får anses som svensk och vara berättigad att föra svensk flagg, men har inte någon möjlighet att kräva att båten registreras. Detta medför att båten inte kommer att få någon svensk

igenkänningsignal tilldelad och inte heller vara möjlig att identifiera. Blir båten kontrollerad kommer det inte finnas någon möjlighet att söka upp vem som är ägare. Men i grunden så har en svensk myndighet beslutat om att båten ska ha rätt att föra svensk flagg.

Möjlighet att ansöka om beslut i enlighet med 1 kap. 1 b § 1 st. sjölagen om att få föra svensk flagg finns även för skepp. I 2 kap. 1 § 1 st. sjölagen återfinns bestämmelser om registreringsplikt för skepp. Det framgår bland annat att ett skepp som anses som svenskt enligt 1 kap. 1 b § första stycket sjölagen ska vara infört i fartygsregistrets skeppsdel. Till skillnad från registreringsplikten för båtar görs det således inte någon skillnad avseende vilken största längd skeppet har eller vad användningsområdet är. När den gemensamma grunden för att föra svensk flagg är beroende av myndighetens beslut medför föreslagen ändring således att behandlingen av båtar och skepp blir likartad avseende registreringskrav.

6 IMO-identifikationsnummer

6.1 IMO-identifikationsnummer för båtar

Förslag

Att det i 4 kap. 2 § fartygsregisterförordningen införs en ny fjärde punkt som möjliggör införandet av uppgift om IMO-identifikationsnummer i fartygsregistrets båtdel.

Skäl till förslaget: Av 2 kap. 3 § p. 4 fartygsregisterförordningen framgår det att det för skepp ska föras in uppgift om IMO-identifikationsnummer. I regeringens proposition 2016/17:205, Regelförenkling för sjöfarten, behandlas behovet av särskiljande skeppsnamn och identifikationen av skepp. Av propositionen framgår det att skepp idag huvudsakligen identifieras genom det tilldelade IMO-identifikationsnumret. Vidare att skeppen vid registrering i fartygsregistret tilldelas en igenkänningssignal.

Av resolution A.1117(30) framgår det att ett utökat antal fartyg ska få använda sig av IMO-identifikationsnummer. Detta medför att fartyg som enligt svensk lagstiftning anses vara båtar kommer att kunna tilldelas IMO-identifikationsnummer.

Den lagändring som trädde i kraft den 1 februari 2018 innebär att fartyg som tidigare ansetts vara skepp, och därmed varit registrerade i fartygsregistrets skeppsdel, nu anses vara båtar och istället ska vara registrerade i fartygsregistrets båtdel. Transportstyrelsen hade fram till och med den 1 februari 2020 på sig att föra över fartyg från skeppsdelen till båtdelen. Även framöver kommer det av olika anledningar bli aktuellt att föra över fartyg från skeppsdelen till båtdelen. Bland de fartyg som överförts finns det fartyg som hade IMO-identifikationsnummer antecknat i skeppsdelen. Transportstyrelsen har dock inte kunnat lägga in dessa IMO-identifikationsnummer i fartygsregistrets båtdel eftersom det saknas stöd för det i fartygsregisterförordningen.

Transportstyrelsen föreslår mot bakgrund av ovanstående att en möjlighet att föra in IMO-identifikationsnummer i fartygsregistrets båtdel ska införas.

6.2 IMO-identifikationsnummer på nationalitetshandlingar

Förslag

Att det i 6 kap. 1 § första och andra styckena samt 8 § första stycket fartygsregisterförordningen införs nya tredje punkter som möjliggör införandet av uppgift om IMO-identifikationsnummer på nationalitetshandlingarna för skepp och båtar.

Skäl till förslaget: Syftet med nationalitetshandlingarna är att ett fartygs befälhavare vid en kontroll ska kunna visa på att det aktuella fartyget är svenskt och registrerat i det svenska fartygsregistret. Det framgår av 6 kap. 1 § fartygsregisterförordningen vilka uppgifter som ska framgå av ett i fartygsregistret registrerat skepps nationalitetscertifikat och en i fartygsregistret registrerad båts nationalitetsbevis. Vidare återfinns det i 8 § bestämmelser om vilka uppgifter som ska framgå av en tillfällig nationalitetshandling. De uppgifter som enligt 1 och 8 §§ ska framgå av nationalitetshandlingarna är exempelvis namn, igenkänningssignal, byggnadsår och största längd samt största bredd. Det vill säga uppgifter som är särskiljande för det aktuella fartyget.

Som framgår i avsnitt 6.1 tas det i regeringens proposition 2016/17:205, Regelförenkling för sjöfarten, upp att skepp idag huvudsakligen identifieras genom det tilldelade IMO-identifikationsnumret. Vidare är det så att IMO-identifikationsnumret framgår av certifikat och andra handlingar som fartyget har med sig på en internationell resa. Ett fartygs IMO-identifikationsnummer utgör således en viktig särskiljande uppgift, precis som exempelvis den svenska igenkänningssignalen. Med anledning av ovanstående anser Transportstyrelsen att IMO-identifikationsnumret utgör en sådan särskiljande uppgift som bör framgå av nationalitetscertifikatet. Transportstyrelsen ser att en sådan ändring skulle kunna förenkla vid en kontroll av fartygets dokumentation vid en hamnstatsmyndighet i ett annat land, då hamnstatsinspektören i många fall enklare skulle kunna konstatera att certifikat och nationalitetshandling avser samma fartyg.

Den lagändring som trädde i kraft den 1 februari 2018 har bland annat inneburit att definitionen av vilka fartyg som anses vara skepp har ändrats. Detta har medfört att fartyg som tidigare ansågs vara skepp nu istället anses vara båtar. Som en följd av detta kommer det att bli allt fler båtar som har ett tilldelat IMO-identifikationsnummer. Genomförs förslaget i avsnitt 6.1, som gör det möjligt att föra in IMO-identifikationsnummer i fartygsregistrets båtdel, anser Transportstyrelsen att IMO-identifikationsnummer även ska framgå av båtar nationalitetsbevis.

7 Uppgift om överfört fartyg från fartygsregistrets skeppsdel till dess båtdel

Förslag

Att 2 kap. 5 § fartygsregisterförordningen ändras så att det i avdelningen för registreringsförhållanden i fartygsregistrets skeppsdel ska anmärkas om ett fartyg förs över från fartygsregistrets skeppsdel till dess båtdel.

Skäl till förslaget: Som anförs i avsnitt 6 innebar de lag- och förordningsändringar som det beslutades om i proposition 2016/17:205, och som trädde i kraft den 1 februari 2018, bland annat att definitionen av vilka fartyg som anses vara skepp ändrades. Detta har medfört att fartyg som tidigare ansågs vara skepp nu istället anses vara båtar. Vilket i sin tur har medfört att redan registrerade fartyg som innan den 1 februari 2018 ansågs vara skepp och därmed var registrerade i fartygsregistrets skeppsdel i och med lagändringarna från och med den 1 februari 2018 istället anses vara båtar. För hanteringen av de fartyg som berörs av den ändrade skeppsdefinitionen infördes det övergångsbestämmelser till lag 2017:1056 om ändring i sjölagen (1994:1009).

Det framgår av andra punkten i övergångsbestämmelserna att båtar som är registrerade i fartygsregistrets skeppsdel ska föras över till fartygsregistrets båtdel. Av tredje punkten framgår det att båten fortsatt ska vara registrerad i skeppsdelen om den är intecknad. Vidare att om båten upphör att besväras av inteckning ska den omedelbart överföras till båt delen. Transportstyrelsen genomför löpande dessa överföringar i samband med att båtar upphör att besväras av inteckningar.

För att kunna återsöka de fartyg som med anledning av den ändrade skeppsdefinitionen har överförts från skeppsdelen till båt delen, föreslås det att det i avdelningen för registreringsförhållanden i fartygsregistrets skeppsdel anmärks att fartyget har överförts till fartygsregistrets båt del. Av såväl spårbarhets- som arkivåtersökningsskäl föreslår Transportstyrelsen därför att det införs en bestämmelse i fartygsregisterförordningen som reglerar att det i avdelningen för registreringsförhållanden i fartygsregistrets skeppsdel ska anmärkas om ett fartyg överförs från fartygsregistrets skeppsdel till dess båt del. Liknande bestämmelser finns redan idag i fartygsregisterförordningen gällande skeppsbyggen som överförts från skeppsbyggnadsdelen och gällande överförda båtar. Av 2 kap. 5 § 3 st. fartygsregisterförordningen framgår det att det i avdelningen för registreringsförhållanden i fartygsregistrets skeppsdel ska anmärkas om skeppet har överförts från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till dess skeppsdel. Vidare framgår det av 4 kap. 4 § 2 st. fartygsregisterförordningen

att det i avdelningen för registreringsförhållanden i fartygsregistrets båtdel ska anmärkas när en båt har överförs från fartygsregistrets skeppdel eller skeppsbyggnadsdel till dess båtdel.

Sedan Transportstyrelsen den 1 februari 2018 påbörjade arbetet med att föra över fartyg från fartygsregistrets skeppdel till dess båtdel, har myndigheten etablerat en praxis som innebär att uppgift gällande överföringen, så som beskrivs ovan, förs in i fartygsregistrets skeppdel. Detta har gjorts mot bakgrund av de regler som finns för fartygsregistrets båtdel och för att få en så ändamålsenlig registerföring som möjligt. Den uppgift som framgår av fartygsregistrets skeppdel är "Överförd till" och sedan fartygets nya signal. För en ökad likhet och tydlighet avseende vilka uppgifter som ska framgå av avledningen för registreringsförhållanden i fartygsregistrets skeppdel föreslår Transportstyrelsen att denna praxis bör framgå av fartygsregisterförordningen.

8 Vite

8.1 Vite istället för penningböter

Förslag

Att 8 § 3 st. lag om registrering av båtar ändras så att det istället för penningböter ska vara möjligt att förelägga vid vite.

Skäl till förslaget: Av 8 § 3 st. lag om registrering av båtar framgår det att den som underlåter att anmäla sin båt för avregistrering när så ska ske i enlighet med paragrafens andra stycke ska dömas till penningböter. Vad gäller exempelvis anmälningsskyldigheten avseende registrering eller förvärv av båt framgår det av 6 § lag om registrering av båtar att registermyndigheten kan förelägga vid vite. Här skiljer sig således bestämmelserna åt beroende på om det gäller avregistrering, registrering eller förvärv. Vad gäller skepp och skeppsbyggen så stadgas det i 2 kap 20 § sjölagen att registermyndigheten ska förelägga den som underlåtit att anmäla registrering, avregistrering eller förvärv att fullgöra denna skyldighet. Föreläggandet får förenas med vite.

Transportstyrelsens inställning är att det ska vara möjligt att vidta åtgärder gentemot den som inte fullföljer sin skyldighet att anmäla båten för avregistrering. Det som myndigheten ställer sig frågande till, är att den som inte fullföljer sin skyldighet ska dömas till penningböter. Här ser Transportstyrelsen att det borde vara en enhetlighet gällande de påtryckningsmedel som kan användas för efterlevnad av den registrerings- och avregistreringsplikt samt den skyldighet att anmäla förvärv som finns avseende fartyg. Med anledning av att vite är ett effektivare och snabbare tillvägagångssätt jämfört med åtalsanmälan förordar Transportstyrelsen att vite ska vara det påtryckningsmedel som registermyndigheten kan använda sig av.

8.2 Utdömande av vite

Förslag

Att 2 kap. 16 § 3 st. sjölagen, 6 § 3 st. och 11 § 2 st. lag om registrering av båtar samt 7 kap. 5 § fartygsregisterförordningen ändras så att det istället för registermyndigheten är Stockholms tingsrätt som prövar frågan om utdömande av vite.

Skäl till förslaget: Det framgår idag av 2 kap. 16 § 3 st. sjölagen att de viten som registermyndigheten förelägger om med stöd av sjölagen, sedan även ska dömas ut av myndigheten. Liknande bestämmelser återfinns i 6 § 3 st. lag om registrering av båtar. Där framgår det att registermyndigheten får

förelägga den som försummat sin anmälningsskyldighet gällande registrering och förvärv vid vite att fullgöra denna skyldighet. I 11 § 2 st. lagen om registrering av båtar finns ytterligare möjligheter för registermyndigheten att förelägga vid vite. Även i dessa situationer ska frågan om utdömandet av vitet prövas av registermyndigheten. Av 7 kap. 5 § fartygsregisterförordningen framgår det att viten som förelagts med stöd av förordningen ska dömas ut av registermyndigheten. Enligt sjölagen, lag om registrering av båtar och fartygsregisterförordningen är det således samma myndighet som ska förelägga om och sedan döma ut vitet.

Transportstyrelsen ser att det vore lämpligare om det inte är samma myndighet som förelägger vid vite och som sedan även prövar om vitet ska dömas ut. Därför föreslår Transportstyrelsen att frågan om utdömande av vitet bör prövas av en domstol. Lämplig domstol vad gäller denna typ av fråga ser Transportstyrelsen är den domstol som är överinstans vad gäller den sakfråga som vitet ska dömas ut avseende, vilket i dagsläget är Stockholms tingsrätt. Detta då domstolen besitter stora kunskaper inom sakområdet och därmed lättare kan avgöra riktigheten i föreläggandet och huruvida vitet ska dömas ut.

9 Avgifter för båtbevis och mätning av båt

Förslag

Att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges föreskriftsrätt i 1 kap. 2 a § 3 st. sjölagen vad gäller avgifter för utfärdande av båtbevis och mätning av båt. Vidare att det i 1 kap. 5 § fartygsregisterförordningen ges avgiftsbemyndigande till Transportstyrelsen vad gäller avgifter för utfärdande av båtbevis och mätning av båt.

Skäl till förslaget: Det framgår av 1 kap. 2 a § 3 st. sjölagen att regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får meddela föreskrifter om avgifter för registrering och även om expeditionsavgifter för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärder.

I 1 kap. 5 § fartygsregisterförordningen har Transportstyrelsen fått avgiftsbemyndigande av regeringen. Enligt den nuvarande regleringen i 1 kap. 5 § saknar Transportstyrelsen avgiftsbemyndigande vad gäller möjligheten att ta ut avgift vid utfärdande av båtbevis och när en båt kontrollmäts. Det är endast när mätning av båtar sker på båtägarens uppmaning som Transportstyrelsen har möjlighet att ta ut en avgift. Bestämmelser som ger regeringen möjlighet att ge Transportstyrelsen ett sådant avgiftsbemyndigande saknas i 1 kap. 2 a § 1 st. sjölagen.

Vissa delar av Transportstyrelsens verksamhet är avgiftsfinansierad. Vilket innebär att myndigheten behöver ha full kostnadstäckning för de åtgärder som utförs. Denna del av Transportstyrelsens verksamhet är i stora delar avgiftsfinansierad. Då Transportstyrelsen idag saknar avgiftsbemyndigande vad gäller utfärdande av båtbevis och mätning av båt finns det således inte någon möjlighet att ta betalt för det arbete som utförs och därmed få full kostnadstäckning.

10 5 kap. 28 § fartygsregisterförordningen

Förslag

Att förbehåll om skeppsnamn tas bort och att namn på statsägda båtar läggs till i 5 kap. 28 § fartygsregisterförordningen.

Skäl till förslaget: När de lag- och förordningsändringar som det beslutades om i proposition 2016/17:205 trädde i kraft den 1 februari 2018 togs möjligheten till förbehåll om skeppsnamn bort. Av 5 kap. 28 § fartygsregisterförordningen framgår det bland annat att det på varje blad av ett registerutdrag ska framgå registerbeteckningen på det förbehåll om skeppsnamn som registerutdraget gäller. Då möjligheten till förbehåll om skeppsnamn upphörde den 1 februari 2018 anser Transportstyrelsen att förbehåll om skeppsnamn kan tas bort från aktuell paragraf.

I proposition 2016/17:205 beslutades det även om att namn på statsägda båtar, som är avsedda uteslutande för statsändamål, kan anmälas för införing i fartygsregistrets båtdel. Denna möjlighet infördes i 1 kap. 6 a § fartygsregisterförordningen i samband med att lag- och förordningsändringarna trädde i kraft 1 februari 2018. I 5 kap. 28 § fartygsregisterförordningen finns idag bland annat skeppsnamn upptagna. Transportstyrelsen har tolkat detta som att det gäller de namn på statsägda skepp, som är avsedda uteslutande för statsändamål, som kan anmälas för införing i fartygsregistrets skeppsdelen med stöd av 1 kap. 6 § fartygsregisterförordningen, vilket motsvarar de båtar som finns upptagna i 6 a §. Med anledning av ovanstående anser Transportstyrelsen att namn på statsägda båtar ska föras in i 5 kap. 28 § fartygsregisterförordningen så att registerutdragen avseende dessa båtar också omfattas.

11 Lag om registrering av båtbyggnadsförskott

Förslag

Att hänvisningen till lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m., ändras till lag (1979:377) om registrering av båtar.

Skäl till förslaget: Den 1 februari 2018 genomfördes en rad förändringar i lag om registrering av båtar, som bland annat innebar att lagen fick sitt nuvarande namn. I en rad andra lagar och förordningar hänvisas det till lag om registrering av båtar. En av de lagarna är lag (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott. I lag om registrering av båtbyggnadsförskott har dock inte namnet på lag om registrering av båtar uppdaterats, utan namnet på lagen står kvar så som det såg ut innan den 1 februari 2018.

12 Regelförenklingar för sjöfarten

I promemorian avseende regelförenklingar för sjöfarten föreslås det en rad förändringar som påverkar fartygsregistrets verksamhet. I regeringens proposition 2016/17:205 togs inte alla dessa förändringar med, utan det var endast några utvalda delar. Bland det som inte togs med var förslaget att införa en lag avseende registrering av pråmar och flytande utrustning för yrkesmässig sjöfart. Den lag som föreslagits gällande registrering av pråmar och flytande utrustning är i flera delar lik lag om registrering av båtar. Skulle ovan nämnda lagförslag genomföras i ett senare skede är därför Transportstyrelsens önskan att de förslag som lämnas i denna framställan avseende lag om registrering av båtar även ska omfatta lag om registrering av pråmar och flytande utrustning för yrkesmässig sjöfart.

Utöver detta föreslås det i promemorian att det ska införas en möjlighet till skeppslega vad gäller såväl inhyrning av utländska skepp som uthyrning av svenska skepp. Därtill föreslås det ett nytt förfarande för påskyndande av dödande av förkomna handlingar. I alla de delar där promemorian föreslår förändringar som hör samman med registerverksamheten är Transportstyrelsens önskan att de förändringar som föreslås i denna framställan ska tas i beaktande.

Då det i dagsläget inte är klart om ovanstående förslag som finns i promemorian avseende regelförenklingar för sjöfarten kommer att genomföras i ett senare skede eller hur lagstiftningen kommer att se ut är det inte möjligt för Transportstyrelsen att i sak specificera vilka paragrafer som ska omfattas. Med anledning av detta så görs denna generella framställan avseende de eventuella kommande förändringarna som föreslås i promemorian.

13 Konsekvenser

13.1 Vad är problemet/anledningen till regleringen?

De regelförändringar som infördes den 1 februari 2018 har bland annat inneburit att gränserna för vad som ska anses vara skepp och båt har förändrats. Många av de regler som finns idag är anpassade efter de tidigare fartygsmåtten. Med regelförändringarna har det uppstått ett behov av att ändra regler som rör dessa fartyg.

För både fartygsregistret och inskrivningsregistret för luftfartyg är Transportstyrelsen inskrivningsmyndighet. Reglerna för de båda inskrivningsregistren skiljer sig åt i vissa delar. Vilket leder till att hanteringen av ärendena skiljer sig åt trots att det är samma inskrivningsmyndighet som hanterar ärendena. En del av syftet med denna framställan är att de bestämmelser som reglerar hanteringen i luftfartygsregistret, inskrivningsregistret för luftfartyg och fartygsregistret i en större omfattning ska vara överensstämmande.

13.1.1 E-hantering och borttag av underskriftskrav

I samband med att regelförändringarna trädde i kraft den 1 februari 2018 tog Transportstyrelsen ett nytt fartygsregister med tillhörande ärendehanteringssystem i drift. Det tidigare fartygsregistret hade funnits under många år och behövde bytas ut samt anpassas till regeländringarna. Tanken med de nya systemen är, förutom anpassning till de nya reglerna, att Transportstyrelsen ska kunna övergå till mer e-hantering av ärendena.

Största delarna av fartygsregisterförordningen har funnits sedan slutet av 1970-talet. När de reglerna togs fram anpassades de efter hur det arbetades med ärenden i fartygsregistret då, vilket innebär att reglerna är baserade på att hanteringen till största del ska ske i pappersform. Nuvarande reglering främjar inte effektivisering och inte heller digitalisering.

13.1.2 Inskrivningsdag

Som inskrivningsmyndighet är Transportstyrelsen tvungen att besluta i registerärenden samma inskrivningsdag som ärendena kommit in till myndigheten. Ärendemängden kan variera mycket från dag till dag. Detta leder till att myndigheten har svårt att planera verksamheten i denna del och det blir svårt att hantera den variation i ärendemängd som kan vara.

13.1.3 Registreringsplikt för båtar

Transportstyrelsen har möjlighet att fatta beslut gällande att vissa fartyg som inte uppfyller kraven i sjölagen för att anses som svenska, får anses som

svenska och vara berättigade att föra svensk flagg. För fartyg med en största längd understigande 15 meter och som inte används till något av de yrkesmässiga användningsområden som tas upp i lag om registrering av båtar, finns inte någon registreringsplikt. Detta innebär att Transportstyrelsen kan ha beslutat om att en fritidsbåt med en största längd understigande 15 meter får anses som svensk och vara berättigad att föra svensk flagg, men det finns inte någon registreringsplikt för dessa båtar. Vilket medför att det kan finnas båtar som har fått ovanstående beslut, men som sedan aldrig registreras som svenska. Detta får till följd att båten inte kommer att få någon svensk igenkänningssignal tilldelad och inte heller vara möjlig att identifiera. Blir båten kontrollerad kommer det inte finnas någon möjlighet att söka upp vem som är offentliggjord som ägare.

13.1.4 IMO-identifikationsnummer

Idag identifieras skepp huvudsakligen via sitt IMO-identifikationsnummer. Det finns en resolution där det framgår att fler fartyg ska få använda sig av IMO-identifikationsnummer. Det finns idag möjlighet att föra in uppgifter om IMO-identifikationsnummer för skepp, men motsvarande möjlighet saknas för båtar. Då fartygsmåtten har ändrats så att fler fartyg anses vara båtar och då fler fartyg ska få börja använda sig av IMO-identifikationsnummer, så ökar behovet av att kunna föra in uppgifter om det i fartygsregistret. Genom att möjligheten att föra in uppgift om IMO-identifikationsnummer saknas för båtar finns en risk att denna internationella identifiering faller bort.

Nationalitetshandlingarna har till syfte att ett fartygs befälhavare vid en kontroll ska kunna visa på att det aktuella fartyget är svenskt och registrerat i det svenska fartygsregistret. Nationalitetshandlingarna innehåller en rad för fartyget särskiljande uppgifter. IMO-identifikationsnummer är den identifikationsuppgift som i huvudsak används internationellt och framgår på certifikat och andra handlingar som fartyget har med sig på en internationell resa. Idag saknas möjligheten att ange ett fartygs IMO-identifikationsnummer på nationalitetshandlingarna. Detta medför att en viktig särskiljande uppgift saknas på nationalitetshandlingarna.

13.1.5 Uppgift om överfört fartyg

Som en följd av de ändrade fartygsmåtten finns det fartyg som innan den 1 februari 2018 ansågs vara skepp och därmed var registrerade i fartygsregistrets skeppsdelen, men som i och med lagändringarna från och med den 1 februari 2018 istället anses vara båtar. Av övergångsbestämmelserna till lag 2017:1056 om ändring i sjölagen framgår det bland annat att båtar som är registrerade i skeppsdelen under vissa

förutsättningar ska överföras till båtdelen. Transportstyrelsen överför löpande fartyg från skeppsdelen till båten. Det kan i flera sammanhang vara viktigt att kunna följa fartygen ur ett registreringsperspektiv. Framgår det då inte av fartygsregistrets skeppsdel att fartyget har avregistrerats med anledning av att det har överförts till båtdelen är det lätt att det missas att fartyget har överförts och kanske fortfarande är registrerat i Sverige. För att få veta att en överföring har skett skulle någon på Transportstyrelsen behöva gå igenom fartygsakten för att ta reda på vad som har hänt med fartyget.

13.1.6 Vite

Transportstyrelsen har uppfattat det som problematiskt att använda sig av påtryckningsmedlet vite. Anledningen till detta är att det är Transportstyrelsen som registermyndighet, som är den som ska förelägga vid vite och sedan även döma ut vitet. Eftersom så annars inte sker vid myndigheten, och det därmed inte är etablerat hos kollektivet, kan det uppfattas som mindre neutralt ur ett externt perspektiv. Risk finns för att företeelsen minskar förtroendet för myndigheten.

Beroende på vad ägaren till en båt har underlåtit att göra är det olika påtryckningsmedel som kan användas. De påtryckningsmedel som kan användas är penningböter och vite. Det finns således inte någon enhetlighet i vilket påtryckningsmedel som ska användas. Då vite är ett effektivare och snabbare tillvägagångssätt jämfört med åtalsanmälan förordar Transportstyrelsen att vite ska vara det påtryckningsmedel som myndigheten kan använda sig av i dessa ärenden.

13.1.7 Avgiftsbemyndigande

Vissa delar av Transportstyrelsens verksamhet är avgiftsfinansierad. Vilket innebär att myndigheten behöver ha full kostnadstäckning för de åtgärder som utförs. Idag saknar Transportstyrelsen avgiftsbemyndigande vad gäller utfärdande av båtbevis och mätning av båt. Det finns således inte någon möjlighet att ta betalt för det arbete som utförs och därmed få full kostnadstäckning.

13.1.8 5 kap. 28 § fartygsregisterförordningen

Det regleras i 5 kap. 28 § fartygsregisterförordningen vilka uppgifter som ska finnas på registerutdragen för de olika ärendetyperna. Möjligheten till förbehåll om skeppsnamn togs bort när lag- och förordningsändringarna trädde i kraft den 1 februari 2018. Genom lag- och förordningsändringarna infördes det en möjlighet att föra in namn på statsägda båtar i fartygsregistrets båtdel. 5 kap. 28 § fartygsregisterförordningen innehåller fortsatt bestämmelser om förbehåll som skeppsnamn, samtidigt som det

saknas bestämmelser gällande registerutdragen för båtsnamn på ovan nämnda statsägda båtar.

13.1.9 Regelförenkling för sjöfarten

I promemorian avseende regelförenklingar för sjöfarten föreslås det en rad förändringar som påverkar fartygsregistrets verksamhet. I regeringens proposition 2016/17:205 kom inte alla dessa förändringar med, utan det var endast några utvalda delar. Då det i dagsläget inte är klart om alla de förslag som finns i promemorian avseende regelförenklingar för sjöfarten kommer att genomföras i ett senare skede vill Transportstyrelsen lyfta att myndighetens önskemål är att de förändringar som föreslås i denna framställan, ska tas i beaktande vid eventuellt förverkligande av de förslag som finns i promemorian.

13.2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd?

13.2.1 E-hantering och borttag av underskriftskrav

I ett led att effektivisera arbetet tog Transportstyrelsen i samband med att det nya fartygsregistret togs fram även ett ärendehanteringssystem i drift. Tanken med de nya systemen är att Transportstyrelsen ska kunna minska på pappershanteringen och i en större omfattning kunna arbeta digitalt. Genom att det nya fartygsregistret, med tillhörande ärendehanteringssystem, har tagits i bruk har detta till viss del möjliggjorts. För att fullt ut kunna ro i land de tänkta effektiviseringsåtgärderna behöver dock fortsatt vissa ändringar genomföras.

Så som bestämmelserna ser ut idag behöver handlingarna skrivas ut och skrivas under, för att sedan skannas in i ärendena och därefter arkiveras. Detta innebär inte någon effektivisering i det dagliga arbetet. Det är snarare så att det tar längre tid. Genomförs inte de önskade ändringarna vad gäller borttag av underskriftskrav och krav på dagboksnummer på handlingarna kommer de tilltänkta effektiviseringsåtgärderna att utebli. Den tid och därmed pengar som är tänkta att sparas kommer också att utebli.

Idag kan ansökningar och anmälningar endast göras genom att ansökan/anmälan skickas in till Transportstyrelsen underskriven i original. En möjlighet att ge in ansökningar och anmälningar digitalt ser Transportstyrelsen skulle kunna underlätta för fartygsägarna. Så som utvecklingen har sett ut i närtid kan det komma att bli en ökad tidsåtgång för att få handlingar befordrade med post. För fartygsägare är det viktigt att snabbt få in de dokument som krävs för exempelvis registreringar och

ägarbyten. En digital ansökan skulle möjliggöra att fartygsägare snabbare kan påbörja offentliggörandet av de förändringar som uppstått, även om ändringarna inte alltid kan slutföras med anledning av att exempelvis köpebrev kan behöva ges in i original för att ärendet ska kunna bifallas.

13.2.2 Inskrivningsdag

Som inskrivningsmyndighet är Transportstyrelsen tvungna att besluta i registerärenden samma inskrivningsdag som ärendena kommit in till myndigheten. Ärendemängden kan variera mycket från dag till dag. Genomförs inte någon förändring kommer det fortsatt leda till att myndigheten har svårt att planera verksamheten i denna del och den variation i ärendemängd som kan vara blir svår att hantera. Det kommer inte heller vara möjligt att ta registerärenden som är viktiga ur ett totalförsvarsperspektiv med förtur.

13.2.3 Registreringsplikt för båtar

Transportstyrelsen har möjlighet att fatta beslut gällande att vissa fartyg som inte uppfyller kraven i sjölagen för att anses som svenska, får anses som svenska och vara berättigade att föra svensk flagg. För fartyg med en största längd understigande 15 meter och som inte används till något av de yrkesmässiga användningsområden som tas upp i lag om registrering av båtar, finns inte någon registreringsplikt. Detta innebär att Transportstyrelsen kan ha beslutat om att en fritidsbåt med en största längd understigande 15 meter får anses som svensk och vara berättigad att föra svensk flagg, men det finns inte någon registreringsplikt för dessa båtar. Vilket medför att det kan finnas båtar som har fått ovanstående beslut, men som sedan aldrig registreras som svenska. Detta får till följd att båten inte kommer att få någon svensk igenkänningssignal tilldelad och inte heller vara möjlig att identifiera. Blir båten kontrollerad kommer det inte finnas någon möjlighet att söka upp vem som är offentliggjord som ägare.

13.2.4 IMO-identifikationsnummer

Skepp identifieras idag huvudsakligen via sitt IMO-identifikationsnummer. Det finns en resolution där det framgår att fler fartyg ska få använda sig av IMO-identifikationsnummer. Då fartygsmåtten har ändrats så att fler fartyg anses vara båtar och då fler fartyg ska få börja använda sig av IMO-identifikationsnummer, så ökar behovet av att kunna föra in uppgifter om det i fartygsregistret. Möjligheten finns idag för skepp, men saknas för båtar. Möjliggörs det inte att föra in dessa uppgifter i fartygsregistrets båtdel finns risk för att dessa identifikationsuppgifter faller bort. Uppgifterna underlättar vid identifiering av fartyg, försäljning till och köp från utlandet

samt vid kontakter mellan länders registermyndigheter för att uppnå en säkrare identifikation.

Nationalitetshandlingarna har till syfte att ett fartygs befälhavare vid en kontroll ska kunna visa på att det aktuella fartyget är svenskt och registrerat i det svenska fartygsregistret. Nationalitetshandlingarna innehåller en rad för fartyget särskiljande uppgifter. IMO-identifikationsnummer är den identifikationsuppgift som i huvudsak används internationellt och framgår på certifikat och andra handlingar som fartyget har med sig på en internationell resa. Om fartygets IMO-identifikationsnummer skulle framgå av nationalitetshandlingen skulle det förenkla vid en kontroll av fartygets dokumentation vid en hamnstatsmyndighet i annat land, då hamnstatsinspektören i många fall enklare skulle kunna konstatera att certifikat och nationalitetshandling avser samma fartyg.

13.2.5 Uppgift om överfört fartyg

Som en följd av de ändrade fartygsmåtten finns det fartyg som innan den 1 februari 2018 ansågs vara skepp och därmed var registrerade i fartygsregistrets skeppsdelen, men som i och med lagändringarna från och med den 1 februari 2018 istället anses vara båtar. Av övergångsbestämmelserna till lag 2017:1056 om ändring i sjölagen framgår det bland annat att båtar som är registrerade i skeppsdelen under vissa förutsättningar ska överföras till båtdelen. Transportstyrelsen överför löpande fartyg från skeppsdelen till båtdelen. Det kan i flera sammanhang vara viktigt att kunna följa fartygen ur ett registreringsperspektiv. Framgår det då inte av fartygsregistrets skeppsdelen att fartyget har avregistrerats med anledning av att det har överförts till båtdelen är det lätt att det missas att fartyget har överförts och kanske fortfarande är registrerat i Sverige.

13.2.6 Vite

Transportstyrelsen har uppfattat det som problematiskt att använda sig av påtryckningsmedlet vite. Anledningen till detta är att det är Transportstyrelsen som registermyndighet, som är den som ska förelägga vid vite och sedan även döma ut vitet. Eftersom så annars inte sker vid myndigheten, och det därmed inte är etablerat hos kollektivet, kan det uppfattas som mindre neutralt ur ett externt perspektiv. Risk finns för att företeelsen minskar förtroendet för myndigheten. Förändras inte reglerna kommer denna problematik att kvarstå.

Vad gäller båtar är det olika påtryckningsmedel som kan användas beroende på vad ägaren till en båt har underlåtit att göra. Vid underlåtelse att anmäla en båt för avregistrering är det penningböter som kan bli aktuellt, medan

vite kan användas i övriga situationer. Genomförs inte någon förändring kommer det fortsatt inte vara någon enhetlighet gällande de påtryckningsmedel som kan användas. En förändring medför en ökad enhetlighet, vilket innebär en enklare administration.

13.2.7 Avgiftsbemyndigande

Vissa delar av Transportstyrelsens verksamhet är avgiftsfinansierad. Vilket innebär att myndigheten behöver ha full kostnadstäckning för de åtgärder som utförs. Transportstyrelsen saknar idag avgiftsbemyndigande vad gäller utfärdande av båtbevis och mätning av båt. Ges inte Transportstyrelsen avgiftsbemyndigande inom dessa områden kommer myndigheten även fortsättningsvis inte att kunna ta ut avgifter för det arbete som läggs ner. Något som innebär att Transportstyrelsen inte har full kostnadstäckning.

Transportstyrelsen räknar med att den uteblivna intäkten uppgår till cirka 6 300 kronor per tillfälle. Uppskattningsvis rör det sig om cirka 20 ärenden per år. Anledningen till att det inte är fler ärenden har att göra med att myndigheten i dagsläget gärna hänvisar till lots, tulltjänsteman, tjänsteman vid kustbevakningen eller besiktningsman som också har behörigheter att utfärda båtbevis.

13.2.8 5 kap. 28 § fartygsregisterförordningen

Det regleras i 5 kap. 28 § fartygsregisterförordningen vilka uppgifter som ska finnas på registerutdragen för de olika ärendetyperna. Möjligheten till förbehåll om skeppsnamn togs bort när lag- och förordningsändringarna trädde i kraft den 1 februari 2018. Genom lag- och förordningsändringarna infördes det en möjlighet att föra in namn på statsägda båtar i fartygsregistrets båtdel. I 5 kap. 28 § fartygsregisterförordningen finns det fortsatt kvar bestämmelser om förbehåll om skeppsnamn, samtidigt som det saknas bestämmelser gällande namn för ovan nämnda statsägda båtar. Genomförs inte den föreslagna förändringen kommer 5 kap 28 § fartygsregisterförordningen fortsatt innehålla bestämmelser gällande en ärendetyp som inte längre finns kvar, samtidigt som det fortsatt kommer att saknas bestämmelser gällande registerutdragen för en ärendetyp som tillkom den 1 februari 2018.

13.2.9 Regelförenkling för sjöfarten

I promemorian avseende regelförenklingar för sjöfarten föreslås det en rad förändringar som påverkar fartygsregistrets verksamhet. I regeringens proposition 2016/17:205 kom inte alla dessa förändringar med, utan det var endast några utvalda delar. Då det i dagsläget inte är klart om alla de förslag som finns i promemorian avseende regelförenklingar för sjöfarten kommer

att genomföras i ett senare skede vill Transportstyrelsen lyfta att myndighetens önskemål är att de förändringar som föreslås i denna framställan ska tas i beaktande vid eventuellt förverkligande av de förslag som finns i promemorian. Tas inte dessa önskemål i beaktande kommer tanken med överensstämmande regler inte att uppnås.

13.3 Vad ska uppnås?

De regelförändringar som föreslås har till syfte att möjliggöra en snabbare och smidigare hantering av fartygsregisterärenden på Transportstyrelsen, bland annat genom att e-hantering möjliggörs i en större utsträckning. Förslagen möjliggör att de effektiviseringspotential som ett nytt fartygsregister med tillhörande ärendehanteringssystem medför kan förverkligas. Vidare medför förslagen en enhetligare tillämpning av liknande ärendetyper.

Förändringarna som föreslås innebär också att förutsättningarna att använda påtryckningsmedlet vite utökas, att fler båtar som borde vara registrerade fångas in av lagstiftningen och att möjligheten att identifiera fartyg med IMO-identifikationsnummer utökas.

13.4 Vilka möjliga lösningar finns?

13.4.1 Alternativ som inte innebär reglering

Förfarandet gällande denna typ av ärenden är redan idag styrd via lag och förordningar. Transportstyrelsen kan därför inte se något alternativ som inte innebär reglering.

13.4.2 Regleringsalternativ

Förslaget innebär till största delen ändringar av befintliga bestämmelser, men även att nya bestämmelser läggs till i redan befintlig lagstiftning. Det finns stora likheter mellan inskrivningsärenden avseende fartyg och fastigheter. Eftersom de båda områdena fyller samma funktion och syfte anser Transportstyrelsen att regelverket bör överensstämma i en stor utsträckning. Med anledning av det har Transportstyrelsen valt att föreslå regleringar som har sin bakgrund i hur det idag ser ut på fastighetssidan.

Då området är väldigt lag- och förordningsstyrt samt då det finns befintlig lagstiftning som reglerar det aktuella området, har det inte varit aktuellt att överväga något annat regleringsalternativ än att göra ändringar av och tillägg i befintlig lagstiftning.

13.5 Samhällsekonomisk analys

13.5.1 Företag

Större delen av förslagen syftar till att underlätta och effektivisera Transportstyrelsens handläggning av aktuella ärenden. Möjligheten till elektroniska ansökningar är något som får positiva konsekvenser för fartygsägarna, då ansökningar och anmälningar kan ske på ett smidigare sätt.

En förändrad tillämpning av inskrivningsdag som möjliggör det för Transportstyrelsen att fatta beslut i inskrivningsärenden en annan dag än den dag som ärendet kommit in, men fortsatt på samma inskrivningsdag, kommer att få övervägande positiva konsekvenser för fartygsägarna. Detta då Transportstyrelsen vid hög arbetsbelastning kan prioritera ärenden med hög prioritet, så att företagen inte riskerar att ha oregistrerade skepp, inte kunna genomföra stora fartygsaffärer eller drabbas av onödiga kostnader i form av exempelvis extra hamnavgifter. Då en sådan hantering endast kommer att ske i undantagsfall, när det är en sådan hög arbetsbelastning att myndigheten inte är i fas med ärendena, ser Transportstyrelsen inte att det kommer att få negativa konsekvenser för företagen.

De företag som har båtar som kommer att omfattas av registreringsplikt om förändringen i lag om registrering av båtar genomförs kommer att få ökade kostnader för registreringen av dessa båtar. Troligtvis handlar det dock endast om ett fåtal båtar, då anledningen till ansökan om medgivande att föra svensk flagg indikerar att man har för avsikt att registrera båten i fartygsregistret. Avgiften för registrering av båt är år 2023, 10 500 kronor.

Myndigheten uppskattar att kostnaden för mätning av båt och utfärdande av båtbevis kommer att uppgå till 6 300 kronor. Det finns dock möjlighet att även anlita lots, tulltjänsteman, tjänsteman vid kustbevakningen eller besiktningsman för utfärdande av båtbevis.

13.5.2 Konsumenter

De förslag som lämnas i denna framställan kommer troligtvis inte påverka konsumenterna negativt. Större delen av förslagen syftar till att underlätta och effektivisera Transportstyrelsens handläggning av aktuella ärenden. Möjligheten till elektroniska ansökningar är något som får positiva konsekvenser för fartygsägarna, då ansökningar och anmälningar kan ske på ett smidigare sätt.

En förändrad tillämpning av inskrivningsdag som möjliggör det för Transportstyrelsen att fatta beslut i inskrivningsärenden en annan dag än den

dag som ärendet kommit in, men fortsatt på samma inskrivningsdag, är något som framförallt kommer att gynna företagen. Transportstyrelsen ser dock att det även kan vara konsumenterna som kan dra nytta av myndighetens möjlighet att vid hög arbetsbelastning prioritera ärenden med hög prioritet. Då en sådan hantering endast kommer att ske i undantagsfall, när det är en sådan hög arbetsbelastning att myndigheten inte är i fas med ärendena, ser vi inte att det kommer att få negativa konsekvenser för konsumenterna.

De konsumenterna som har båtar som kommer att omfattas av registreringsplikt om förändringen i lag om registrering av båtar genomförs kommer att få ökade kostnader för registreringen av dessa båtar. Troligtvis handlar det dock endast om ett fåtal båtar, då anledningen till ansökan om medgivande att föra svensk flagg indikerar att man har för avsikt att registrera båten i fartygsregistret. Avgiften för registrering av båt är år 2023, 10 500 kronor.

Myndigheten uppskattar att kostnaden för mätning av båt och utfärdande av båtbevis kommer att uppgå till 6 300 kronor. Det finns dock möjlighet att även anlita lots, tulltjänsteman, tjänsteman vid kustbevakningen eller besiktningsman för utfärdande av båtbevis.

13.5.3 Statens finanser

Om de förslag som finns gällande möjlighet till e-hantering i en större omfattning genomförs, möjliggör det ett effektivare sätt att arbeta på. Det leder kanske inte till sänkta avgifter, men det ger myndigheten bättre förutsättningar att omhänderta tillkommande uppgifter inom befintlig kostnadsram.

13.5.4 Miljön och samhället i övrigt

De föreslagna förändringarna bedöms inte påverka miljön och samhället i övrigt.

Samhället i övrigt kommer troligen i en ökande omfattning förvänta sig att myndigheter kan ta emot handlingar digitalt. Utgångsläget kommer i så fall vara att digitala ansökningar ska vara möjliga och att det är normen för myndigheter, vilket då återspeglar sig i förväntad utveckling på statsförvaltningen ur ett samhällsperspektiv.

13.5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Transportstyrelsen kommer att påverkas genom att myndighetens arbete kan effektiviseras. Möjligheten till en flexiblare tillämpning av inskrivningsdag, gör det lättare för myndigheten att planera det dagliga arbetet även vid en väldigt hög arbetsbelastning.

Genomförs förslaget att Transportstyrelsen ges avgiftsbemyndigande vad gäller utfärdande av båtbevis och mätning av båt kommer myndigheten att kunna ta ut avgifter för det arbete som utförs, något som myndigheten tidigare inte kunnat göra. Myndigheten uppskattar att kostnaden för mätning av båt och utfärdande av båtbevis kommer att uppgå till 6 300 kronor.

I övrigt påverkas myndigheter och övrig förvaltning på samma sätt som företagen, se avsnitt 13.5.1.

13.6 Fördelningsanalys

Någon ekonomisk fördelningsanalys är inte aktuell att utveckla med hänsyn till det förslag som ställts. Sammantaget bör inte förslaget innebära någon ändring på nuvarande förhållanden.

13.7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Transportstyrelsen ser inte att den föreslagna regleringen påverkar den transportpolitiska måluppfyllelsen.

13.8 Vad är förslaget

Transportstyrelsens förslag innebär en rad förändringar som kommer att leda till förenklingar och effektiviseringar i myndighetens arbete. Förslaget möjliggör en mer elektronisk hantering genom att det införs förtydligande avseende att fartygsakterna kan föras i elektronisk form och att elektroniska ansökningar möjliggörs. Vidare att underskriftskravet på registerutdrag, dagbok och bevis tas bort samt att kravet på att dagboksnummer ska anges på inkommande handlingar tas bort. Förslaget innebär även att spårbarheten kommer att öka för de fartyg som överförs från fartygsregistrets skeppsdel till dess båtdel.

Ett av de påtryckningsmedel som kan användas i fartygsregisterärenden är vite. Transportstyrelsen har uppfattat det som problematiskt att använda sig av påtryckningsmedlet vite, då det är Transportstyrelsen som registermyndighet som ska förelägga vid vite och sedan även döma ut vitet. I samma lagstiftning och i samma typ av ärenden är det olika typer av påtryckningsmedel som kan användas, vite alternativt böter.

Transportstyrelsen anser att det bör vara samma påtryckningsmedel som ska användas i liknande ärenden och förordar då att det är vite som används som påtryckningsmedel, då det är ett effektivare och snabbare tillvägagångssätt jämfört med åtalsanmälan.

Transportstyrelsen föreslår att myndigheten ska få möjlighet till en flexiblare tillämpning av inskrivningsdag. Detta för att lättare kunna hantera den varierande ärendemängden och anpassa handläggningen vid händelse av

kris eller krig. För att möjliggöra en flexiblare tillämpning av inskrivningsdag föreslås att bestämmelsen gällande tankeuppskov tas bort.

Förslaget innebär vidare att registreringsplikten för båtar ändras så att den även omfattar samtliga båtar där Transportstyrelsen efter ansökan beslutat att fartyget får anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg, trots att kraven för att fartyget enligt sjölagen ska anses som svenskt inte uppfylls.

Idag identifieras skepp huvudsakligen via sitt IMO-identifikationsnummer. IMO-nummer kan föras in i fartygsregistrets skeppsdel, men möjligheten saknas för båtdelen. Då fartygsmåtten har ändrats och då det finns en resolution att fler fartyg ska få använda sig av IMO-nummer, har behovet av att kunna föra in uppgifterna i båtdelen ökat. Transportstyrelsen föreslår därför att det ska införas en möjlighet att föra in uppgift om IMO-nummer i båtdelen. Vidare saknas det idag möjlighet att ange IMO-identifikationsnummer på nationalitetshandlingarna för såväl skepp som båtar. Då detta är en viktig särskiljande uppgift för fartyg föreslår Transportstyrelsen att det ska införas en möjlighet att föra in uppgift om IMO-identifikationsnummer på nationalitetshandlingarna.

Slutligen innebär förslaget att Transportstyrelsen ska få avgiftsbemyndigande vad gäller utfärdande av båtbevis och mätning av båt.

13.9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa

Regleringen faller under nationell rådighet.

14 Författningskommentar

14.1 Förslag till lag om ändring i sjölag (1994:1009)

1 kap.

2 a §

Fartygsregistret ska ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om fartygsregistrets innehåll och närmare ändamål, behandling av uppgifter och personuppgiftsansvar.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om:

1. avgifter för registrering,
2. expeditonsavgifter för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd,
3. avgifter för utfärdande av båtbevis, och
4. avgifter för mätning av båt.

Paragrafen reglerar bland annat vem som får meddela föreskrifter om avgifter i vissa typer av åtgärder. Tredje stycket har ändrats så att regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får meddela föreskrifter om avgifter gällande båtbevis och mätning av båt. Övervägandena återfinns i avsnitt 9.

2 kap.

16 §

Hos registermyndigheten ska det föras dagbok över registerärendena. Handlingarna i sådana ärenden ska föras samman i akter. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att akterna kan vara i elektronisk form.*

Om sökanden eller någon annan har lämnat en uppgift eller avgett en förklaring av betydelse för ärendets prövning eller om en särskild utredning har verkställts i ärendet, ska anteckning om detta göras i dagboken eller i akten. I dagboken eller i akten ska även tas upp kallelser, förelägganden och andra beslut som inte ska föras in i registret.

Vite som registermyndigheten förelägger med stöd av denna lag döms ut av Stockholms tingsrätt.

Paragrafen reglerar bland annat att handlingarna i registerärenden ska sammanföras i akter och vem som får utdöma vite som förelagts med stöd

av sjölagen. Ändringar har gjorts på så sätt att det ska vara möjligt att ha akterna i elektronisk form och att det ska vara Stockholms tingsrätt som dömer ut vite som förelagts med stöd av sjölagen. Paragrafen har även ändrats redaktionellt. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.1 och 8.2.

20 §

En anmälan eller en ansökan i registerärenden *ska göras i pappersform, om inte annat föreskrivits, eller om inte fångeshandling eller annan tjänlig handling visas upp. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en anmälan eller en ansökan i ett registerärende får ges in i form av ett elektroniskt dokument.*

Med ett elektroniskt dokument avses en upptagning som har gjorts med hjälp av automatiserad behandling och vars innehåll samt utställare kan verifieras genom ett visst tekniskt förfarande, enligt vad som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Fullgörs inte inom föreskriven tid skyldighet att anmäla skepp för registrering eller att anmäla skepp eller skeppsbygge för avregistrering eller att söka inskrivning av förvärv av sådan egendom, *ska registermyndigheten förelägga den som underlåtit detta att fullgöra sin skyldighet. I föreläggandet får vite sättas ut. Om det beträffande registrerat skepp eller skeppsbygge finns anledning till avregistrering enligt 6 §, får registermyndigheten självmant vidta åtgärder för avregistrering.*

Om bifall till ansökan om inskrivning av förvärv är beroende av att föregående ägare gör en registreringsanmälan eller en inskrivningsansökan, får förvärvaren göra en sådan anmälan eller ansökan på den föregående ägarens vägnar. Denne är skyldig att tillhandahålla de behövliga handlingar som han har. Vad som nu sagts om inskrivningsansökan *ska också tillämpas i fråga om anmälan för avregistrering med anledning av ett förvärv.*

Paragrafen som bland annat reglerar hur en anmälan eller en ansökan i ett registerärende ska göras har ändrats. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2.

I första stycket har det förtydligats att anmälan eller ansökan i ett registerärende ska göras i pappersform om inte annat föreskrivits. Samtidigt har det lagts till en andra mening som möjliggör elektroniska anmälningar och ansökningar.

Andra stycket är nytt och reglerar vad som ska anses vara ett elektroniskt dokument samt att det är regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som har föreskriftsrätt angående detta.

Tredje och fjärde stycket är tidigare andra och tredje stycket.

20 a §

Om en anmälan eller en ansökan i ett registerärende ges in i form av ett elektroniskt dokument, ska den lämnas till ett mottagningsställe för elektroniska dokument som registermyndigheten har anvisat. Anmälan eller ansökan ska anses ha kommit in till registermyndigheten när den har anlänt till ett sådant mottagningsställe.

Paragrafen är ny och reglerar vart en elektronisk anmälan eller ansökan ska lämnas samt när den anses inkommen till registermyndigheten. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2.

21 §

Om en anmälan eller en ansökan i ett registerärende inte omedelbart bör avslås enligt denna lag, får ärendet skjutas upp till en viss senare inskrivningsdag, om det är nödvändigt för utredningen.

Om ärendet skjuts upp, får sökanden föreläggas att ge in den utredning som krävs eller att infinna sig personligen eller genom ombud hos registermyndigheten. Även någon annan än sökanden får höras och kan föreläggas sådan inställelse. I föreläggandet får vite sättas ut. Följer sökanden inte föreläggandet, kan hans anmälan eller ansökan förklaras förfallen. En upplysning om detta ska tas in i föreläggandet.

Paragrafen reglerar i vilka situationer ett registerärende får skjutas upp och möjligheten att förelägga vid vite. Det tredje stycket har tagits bort för att möjliggöra en flexiblare tillämpning av inskrivningsdag. Paragrafen har även ändrats redaktionellt. Övervägandena återfinns i avsnitt 4.

3 kap.**23 §**

En ansökan om inteckning ska göras i pappersform av ägaren av skeppet eller skeppsbygget. Den ska innehålla uppgift om det skepp eller det bygge som avses och det belopp på vilket inteckningen ska lyda. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en ansökan om inteckning får ges in i form av ett elektroniskt dokument.

En begäran om inteckningsförnyelse ska göras i pappersform av skeppsägaren eller pantbrevets innehavare. Pantbrevet ska ges in om det inte är skeppsägaren som begär förnyelsen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en begäran om inteckningsförnyelse får ges in i form av ett elektroniskt dokument.

Med ett elektroniskt dokument avses en upptagning som har gjorts med hjälp av automatiserad behandling och vars innehåll samt utställare kan

verifieras genom ett visst tekniskt förfarande, enligt vad som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Paragrafen som reglerar hur en ansökan om inteckning eller en begäran om inteckningsförnyelse ska göras har ändrats. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2.

Det har i det första stycket förtydligats att en ansökan om inteckning ska göras i pappersform. Samtidigt har det lagts till en andra mening som möjliggör elektroniska ansökningar. Andra stycket har ändrats på motsvarande sätt vad gäller begäran om inteckningsförnyelse. Slutligen har det lagts till ett tredje stycke som reglerar vad som avses med ett elektroniskt dokument.

23 a §

Om en ansökan om inteckning eller en begäran om inteckningsförnyelse ges in i form av ett elektroniskt dokument, ska den lämnas till ett mottagningsställe för elektroniska dokument som registermyndigheten har anvisat. Ansökan eller begäran ska anses ha kommit in till registermyndigheten när den har anlänt till ett sådant mottagningsställe.

Paragrafen är ny och reglerar vart en elektronisk ansökan om inteckning eller begäran om inteckningsförnyelse ska lämnas samt när den anses inkommen till registermyndigheten. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2.

33 §

På ansökan av ett pantbrevs innehavare ska innehavet antecknas i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel. *Ansökan ska göras i pappersform. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en ansökan om antecknande av innehav får ges in i form av ett elektroniskt dokument. Är någon annan antecknad som innehavare ska registermyndigheten, sedan det nya innehavet har antecknats, avföra den tidigare anteckningen och underrätta den vars innehav var antecknat. Om det kan antas att sökanden inte har pantbrevet, ska föreläggande meddelas honom att visa upp detta*

Anmäler den vars innehav antecknats att innehavet har upphört, ska anteckningen avföras. Anmälan ska göras i pappersform. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en anmälan om att innehavet upphört får ges in i form av ett elektroniskt dokument.

Med ett elektroniskt dokument avses en upptagning som har gjorts med hjälp av automatiserad behandling och vars innehåll samt utställare kan

verifieras genom ett visst tekniskt förfarande, enligt vad som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Om en ansökan enligt första stycket inte har gjorts när ett pantbrev *ska* utfärdas eller det inte finns en ny sådan ansökan när anteckning om innehav avförs, *ska* skeppets eller skeppsbyggets ägare antecknas som innehavare.

Paragrafen som reglerar hur en ansökan om antecknande av innehav av pantbrev eller en anmälan om att innehavet upphört ska göras har ändrats. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2.

Det har i det första stycket förtydligats att en ansökan om antecknande av innehav av pantbrev ska göras i pappersform. Samtidigt har det lagts till en andra mening som möjliggör elektroniska ansökningar. Andra stycket har ändrats på motsvarande sätt vad gäller anmälan om att innehavet har upphört.

Det har lagts till ett nytt tredje stycke som reglerar vad som avses med ett elektroniskt dokument. Det tidigare tredje stycket har blivit fjärde stycket och endast ändrats redaktionellt.

33 a §

Om en ansökan om antecknande av innehav eller anmälan om att innehavet upphört ges in i form av ett elektroniskt dokument, ska den lämnas till ett mottagningsställe för elektroniska dokument som registermyndigheten har anvisat. Ansökan eller begäran ska anses ha kommit in till registermyndigheten när den har anlänt till ett sådant mottagningsställe.

Paragrafen är ny och reglerar vart en elektronisk ansökan om antecknande av innehav av pantbrev eller en anmälan om att innehavet upphört ska lämnas samt när den anses inkommen registermyndigheten. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2.

14.2 Förslag till lag om ändring i lag (1979:377) om registrering av båtar

4 §

I fartygsregistrets båtdel ska föras in varje båt vars skrov har en största längd av minst 15 meter och som

1. ska anses som svensk enligt 1 kap. 1 § sjölagen (1994:1009),
2. vanligen finns i Sverige och vars ägare är bosatt här, eller
3. uppfyller de förutsättningar som anges för skepp i 2 kap. 1 § andra stycket 1 sjölagen och vars ägare anmäler båten för registrering.

Utöver detta ska varje båt som uppfyller förutsättningarna i första stycket 1, 2 eller 3, utom i fråga om skrovets största längd, föras in i fartygsregistrets båtdel om båten används yrkesmässigt

1. till befordran av passagerare och är konstruerad för att föra fler än tolv sådana eller vars skrov har en största längd av minst fem meter,
2. till befordran av gods, till bogsering eller bärgning eller till uthyrning till allmänheten och båtens skrov har en största längd av minst fem meter, eller
3. i havet till fiske eller annan fångst eller om den används i sådant syfte i andra vattendrag än havet och båtens skrov har en största längd av minst fem meter.

En båt som ska anses som svensk enligt 1 kap. 1 b § första stycket sjölagen ska vara införd i fartygsregistrets båtdel.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från kravet på registrering i fartygsregistrets båtdel för båtar som ägs av staten och som används uteslutande för statsändamål.

Regeringen får, efter överenskommelse med främmande makt, meddela föreskrifter om registreringsplikt även för annan fiskebåt än som avses i andra stycket 3.

I paragrafen regleras bland annat när registreringsplikt föreligger för båtar. Övervägandena återfinns i avsnitt 5.

I första stycket har hänvisningen till 1 b § första stycket sjölagen tagits bort. Istället har det lagts till ett nytt tredje stycke som reglerar att det föreligger registreringsplikt för samtliga båtar som har fått beslut om medgivande att föra svensk flagg.

Fjärde och femte styckena var tidigare tredje och fjärde styckena.

6 §

Ägare av en båt som är registreringspliktig men inte införd i fartygsregistrets båtdel, ska i pappersform inom en månad från det att båten blev registreringspliktig i hans hand anmäla båten för registrering.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en anmälan om registrering får ges in i form av ett elektroniskt dokument.

Den som har förvärvat registrerad båt ska i pappersform inom en månad från förvärvet anmäla detta för anteckning i fartygsregistrets båtdel.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en anmälan om förvärv får ges in i form av ett elektroniskt dokument. Den som anmäler båt för registrering anses därmed

också anmäla sitt förvärv för anteckning i registret. Dödsbo är inte skyldigt att anmäla förvärv av båt från den avlidne.

Med ett elektroniskt dokument avses en upptagning som har gjorts med hjälp av automatiserad behandling och vars innehåll samt utställare kan verifieras genom ett visst tekniskt förfarande, enligt vad som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Registermyndigheten får förelägga den som har försummat sin anmälningsskyldighet enligt första eller andra stycket att fullgöra denna skyldighet. I ett föreläggande får vite sättas ut. Fråga om utdömande av vitet prövas av *Stockholms tingsrätt*.

Paragrafen som bland annat reglerar hur en anmälan i ett båtregistreringsärende ska göras och vem som får utdöma vite har ändrats. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2 och 8.2.

I första och andra stycket har det förtydligats att en anmälan ska göras i pappersform. Samtidigt har det i dessa stycken lagts till meningar som möjliggör elektroniska anmälningar.

Tredje stycket är nytt och reglerar vad som ska anses vara ett elektroniskt dokument samt att det är regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som har föreskriftsrätt angående detta.

Fjärde stycket, tidigare tredje stycket, har ändrats på så sätt att det är Stockholms tingsrätt som ska pröva frågan om utdömandet av vitet.

6 a §

Om en anmälan ges in i form av ett elektroniskt dokument, ska den lämnas till ett mottagningsställe för elektroniska dokument som registermyndigheten har anvisat. Anmälan ska anses ha kommit in till registermyndigheten när den har anlänt till ett sådant mottagningsställe.

Paragrafen är ny och reglerar vart en elektronisk anmälan ska lämnas samt när den anses inkommen till registermyndigheten. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2.

8 §

Anmälan om avregistrering ska ske i pappersform. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en anmälan om avregistrering får ges in i form av ett elektroniskt dokument.

Med ett elektroniskt dokument avses en upptagning som har gjorts med hjälp av automatiserad behandling och vars innehåll samt utställare kan

verifieras genom ett visst tekniskt förfarande, enligt vad som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Ska en båt avregistreras enligt 7 § 1--3 är ägaren skyldig att inom en månad hos registermyndigheten anmäla båten för avregistrering. Upphör en registrerad båt genom överlåtelse att vara registreringsbar, svarar förutvarande ägaren jämte förvärvaren för att båten anmäls för avregistrering.

Registermyndigheten får förelägga den som har försummat sin anmälningsskyldighet att fullgöra denna skyldighet. I ett föreläggande får vite sättas ut. Fråga om utdömande av vitet prövas av Stockholms tingsrätt.

Paragrafen som bland annat reglerar hur och när en anmälan om avregistrering av en båt ska ske har ändrats. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2 och 8.

I första stycket har det förtydligats att en anmälan ska göras i pappersform. Samtidigt har det lagts till en mening som möjliggör elektroniska anmälningar.

Andra stycket är nytt och reglerar vad som ska anses vara ett elektroniskt dokument samt att det är regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som har föreskriftsrätt angående detta.

Det tredje stycket, tidigare andra stycket, har ändrats redaktionellt och en felaktig paragrafhänvisning har rättats till.

Fjärde stycket, tidigare tredje stycket, har ändrats på så sätt att istället för att den som inte fullgör sin anmälningsskyldighet ska dömas till penningböter så ska registermyndigheten få förelägga denne vid vite att göra det. Det är Stockholms tingsrätt som ska pröva frågan om utdömandet av vitet. Genom denna förändring så blir reglerna vad gäller försummelse vid anmälan om registrering, förvärv och avregistrering av båt mer enhetliga.

8 a §

Om en anmälan om avregistrering ges in i form av ett elektroniskt dokument, ska den lämnas till ett mottagningsställe för elektroniska dokument som registermyndigheten har anvisat. Anmälan ska anses ha kommit in till registermyndigheten när den har anlänt till ett sådant mottagningsställe.

Paragrafen är ny och reglerar vart en elektronisk anmälan ska lämnas samt när den anses inkommen till registermyndigheten. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2.

9 §

Föreligger sådana omständigheter att båt *ska* avregistreras enligt 7 § 1--3 får registermyndigheten självmant låta avregistrera båten.

Paragrafen som reglerar när registermyndigheten självmant får avregistrera en båt har ändrats redaktionellt och en felaktig paragrafhänvisning har rättats till.

11 §

Frågan om vem som *ska* vara införd i fartygsregistrets båtdel som ägare till viss båt avgörs av registermyndigheten med hänsyn till omständigheterna och de krav en ändamålsenlig registerföring ställer.

När ett ärendes beredning ger anledning därtill, får sökanden föreläggas att lämna de ytterligare uppgifter som bedöms nödvändiga. I föreläggande får vite sättas ut. Fråga om utdömande av vitet prövas av *Stockholms tingsrätt*.

Det första stycket har ändrats redaktionellt. I paragrafens andra stycke regleras bland annat möjligheten till föreläggande vid vite och vem som ska pröva frågan om utdömande av vitet. Det andra stycket har ändrats på så sätt att det istället för registermyndigheten är Stockholms Tingsrätt som ska pröva frågan om utdömandet av vitet. Övervägandena återfinns i avsnitt 8.2.

12 §

Hos registermyndigheten förs dagbok över båtregistreringsärenden. Handlingar i sådana ärenden sammanförs i akter. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att akterna kan vara i elektronisk form.*

Paragrafen som bland annat reglerar att handlingarna i båtregistreringsärenden ska sammanföras i akter har ändrats på så sätt att det ska vara möjligt att ha akterna i elektronisk form. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.1.

**14.3 Förslag till förordning om ändring av
fartygsregisterförordning (1975:927)****1 kap.****5 §**

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för registrering och om expeditionsavgifter för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd. Transportstyrelsen får också meddela föreskrifter om avgifter för

användningen av registret, *utfärdande av båtbevis och mätning av båt*. Avgifterna får bestämmas upp till full kostnadstäckning.

Paragrafen som reglerar när Transportstyrelsen har avgiftsbemyndigande, har ändrats på så sätt att även utfärdande av båtbevis och mätning av båt ska ingå i myndighetens avgiftsbemyndigande. Övervägandena återfinns i avsnitt 9.

2 kap.

5 §

I avdelningen för registreringsförhållanden införs

1. inskrivningsdag och dagboksnummer för anmälan för registrering eller avregistrering,
2. beslut som innefattar bifall till anmälan för registrering eller avregistrering, om beslutsdagen är en annan än den då *anmälan togs upp*,
3. beslut som inte innefattar bifall till anmälan,
4. avregistreringsgrund, som inträtt men inte genast kan *leda till* avregistrering, samt beslut om avregistrering i anslutning till framtida registrering utomlands,
5. uppgift om överklagande av beslut om registrering eller avregistrering samt om beslut som har fått laga kraft med anledning av överklagandet.

Vid ansökan om villkorad registrering i enlighet med 2 kap. 25 § tredje stycket sjölagen (1994:1009) tillämpas första stycket 1, 2, 3 och 5. Vid bifall ska sista dagen för den villkorade registreringen anges.

Om skeppet har förts över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel, ska det anmärkas i denna avdelning. *Detsamma gäller om fartyget förs över från fartygsregistrets skeppsdel till fartygsregistrets båtdel.*

Paragrafen reglerar vad som ska föras in i avdelningen för registreringsförhållanden i fartygsregistrets skeppsdel. Första stycket har endast ändrats redaktionellt. Tredje stycket har ändrats genom att det lagts till att det i avdelningen för registreringsförhållanden ska anmärkas om fartyget förs över från skeppsdelen till båtdelen. Övervägandena återfinns i avsnitt 7.

17 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att anmälningar och ansökningar i registerärenden får ges in i form av elektroniska dokument.

Detsamma gäller anmälan av sådant skeppsnamn som avses i 1 kap. 6 §. Transportstyrelsen får även meddela föreskrifter om det tekniska förfarandet för verifiering av innehåll i och utställare av ett elektroniskt dokument.

Paragrafen är ny och ger Transportstyrelsen bemyndigande att meddela föreskrifter gällande elektroniska ansökningar och hur innehållet samt ingivaren av elektroniska dokument ska verifieras. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2.

3 kap.

13 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att anmälningar och ansökningar i registerärenden får ges in i form av elektroniska dokument. Transportstyrelsen får även meddela föreskrifter om det tekniska förfarandet för verifiering av innehåll i och utställare av ett elektroniskt dokument.

Paragrafen är ny och ger Transportstyrelsen bemyndigande att meddela föreskrifter gällande elektroniska ansökningar och hur innehållet samt ingivaren av elektroniska dokument ska verifieras. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2.

4 kap.

2 §

I avdelningen för identifieringsuppgifter införes

1. registerbeteckning,
2. fiskebåts distriktsbeteckning,
3. namn,
4. IMO-identifikationsnummer.

Paragrafen som reglerar vad som får föras in gällande båtar i avdelningen för identifieringsuppgifter har ändrats på så sätt att information om IMO-identifikationsnummer också ska få föras in. Övervägandena återfinns i avsnitt 6.1.

15 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att anmälningar och ansökningar i båtärenden får ges in i form av elektroniska dokument. Detsamma gäller anmälan av sådant båtnamn som avses i 1 kap. 6 a §. Transportstyrelsen får även meddela föreskrifter om det tekniska

förfarandet för verifiering av innehåll i och utställare av ett elektroniskt dokument.

Paragrafen är ny och ger Transportstyrelsen bemyndigande att meddela föreskrifter gällande elektroniska ansökningar och hur innehållet samt ingivaren av elektroniska dokument ska verifieras. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2.

5 kap.

8 §

Ärendena tas upp i dagboken efter hand som de ska handläggas och numreras i löpande följd för kalenderår. På varje handling anges vilken dag den kommit in.

Paragrafen reglerar att ärendena ska tas upp i dagboken och vad som ska anges på handlingarna. Första stycket har ändrats på så sätt att kravet på att dagboksnummer ska anges på handlingarna har tagits bort. Hela det andra stycket har tagits bort och därmed kravet på att beslutsfattaren ska skriva under dagboken. Övervägandena återfinns i avsnitt 3.2.

11 §

För varje skepp, skeppsbygge eller båt förs handlingarna samman till en akt. Detsamma gäller ett sådant skeppsnamn som avses i 1 kap. 6 § första stycket och ett sådant båtnamn som avses i 1 kap. 6 a § första stycket. Akten förvaras efter registerbeteckning.

För varje akt ska ett förteckningsblad föras. På förteckningsbladet ska anteckning göras om de handlingar som akten innehåller. Handlingar som tas in i akten numreras i löpande följd i den ordning de har kommit in eller upprättats.

Akten får hållas i elektronisk form. Även förteckningsbladet får föras i elektronisk form

Paragrafen reglerar aktbildning. I paragrafen har ett nytt tredje stycke lagts till, där det framgår att akterna får hållas i elektronisk form. Vidare regleras det att förteckningsbladet får föras i elektronisk form. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.1.

14 §

Införing i fartygsregistrets skeppsdel, fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel eller fartygsregistrets båtdel sker över terminal och anses verkställd när handläggarens instruktion att databehandlingen *ska* slutföras lämnats över terminalen. Registerutdrag som visar införingen *tas in i* akten.

Uppstår avbrott i informationssystemets drift eller föreligger *annars* särskilda skäl, får införing i stället göras på tillfälligt upprättat registerupplägg. Sådan införing anses gjord då den bestyrkts av handläggaren. Den *ska* föras över till informationssystemet snarast möjligt efter driftsavbrottet.

I paragrafen där det bland annat tas upp hur införingen i fartygsregistret ska ske har ändrats. Övervägandena återfinns i avsnitt 3.1.

I första stycket har förändringar gjorts på så sätt att underskriftskravet har tagits bort på registerutdragen. Andra stycket har endast ändrats redaktionellt.

16 §

Om sådant beslut av registermyndigheten som har införts i register utfärdas bevis enligt bestämmelserna i 17-19 §§.

Paragrafen innehåller bestämmelser gällande bevis. Andra stycket som reglerar krav på underskrift på bevisen har tagits bort. Övervägandena återfinns i avsnitt 3.1.

28 §

Består registerutdrag av två eller flera blad, dateras varje blad enligt 27 §. På varje blad anges dessutom registerbeteckningen för det skepp, skeppsnamn, skeppsbygge, båt eller *båtsnamn* som utdraget gäller. Sidorna numreras i följd för hela utdraget. På utdragets sista sida *ska* före underskriften lämnas uppgift om det antal sidor utdraget omfattar.

Paragrafen som innehåller bestämmelser gällande några av de uppgifter som ska framgå av registerutdragen har ändrats genom att förbehåll om skeppsnamn har tagits bort och båtsnamn har lagts till. Övervägandena återfinns i avsnitt 10.

6 kap.

1 §

På grundval av registrering utfärdar registermyndigheten nationalitetscertifikat för skepp. Nationalitetscertifikatet *ska* innehålla uppgift om skeppets

1. namn,
2. registerbeteckning,
3. *IMO-identifikationsnummer*,
4. hemort,

5. byggnadsår,
6. brutto- och nettodräktighet,
7. största längd och största bredd.

På ägarens begäran utfärdar registermyndigheten nationalitetsbevis för en registrerad svensk båt. Ägare som begär ett sådant bevis *ska* ge in fångeshandling eller, om sådan inte har upprättats, någon annan tillförlitlig utredning om förvärvet samt ett bevis om sin nationalitet.

Nationalitetsbevis för båt *ska* innehålla uppgift om båtens

1. namn, om det är antecknat i registret,
2. registerbeteckning,
3. *IMO-identifikationsnummer*,
4. hemort,
5. byggnadsår,
6. byggnadsmaterial,
7. art,
8. största längd och största bredd.

Beträffande dräktigheter i första stycket 6 anges om dessa har beräknats enligt förordningen (1994:1162) om skeppsmätning.

Paragrafen innehåller bestämmelser gällande när nationalitetscertifikat och nationalitetsbevis ska utfärdas. Vidare vilka uppgifter som ska framgå av nationalitetscertifikatet respektive nationalitetsbeviset. Paragrafen har ändrats genom att det har lagts till en ny punkt i första och andra stycket som reglerar att IMO-identifikationsnummer ska framgå av nationalitetshandlingarna. Då numreringen av punkterna i första stycket har ändrats, har hänvisningen till första stycket i det tredje stycket ändrats så att det hänvisas till sjätte punkten istället för femte. Övervägandena återfinns i avsnitt 6.2.

8 §

Om det är nödvändigt för att undgå oskäligt uppehåll i driften av ett registreringspliktigt svenskt fartyg eller annars av särskilda förhållanden, får registermyndigheten eller, efter myndighetens bemyndigande eller på dess anmodan i särskilt fall, en svensk utlandsmyndighet för en viss resa eller en viss kort tid utfärda en tillfällig nationalitetshandling. En sådan handling *ska* innehålla uppgift om fartygets

1. namn,
2. igenkänningssignal,
3. *IMO-identifikationsnummer*,
4. byggnadsår,
5. brutto- och nettodräktighet,
6. största längd och största bredd.

Av handlingen *ska* det framgå för vilken resa eller under vilken tid den gäller.

I handlingen anges också om dräktigheterna har beräknats enligt förordningen (1994:1162) om skeppsmätning

I paragrafen regleras under vilka förutsättningar som en tillfällig nationalitetshandling får utfärdas och vilka uppgifter som ska framgå av handlingen. Paragrafen har ändrats genom att det har lagts till en ny punkt i första stycket som reglerar att IMO-identifikationsnummer ska framgå av den tillfälliga nationalitetshandlingen. Övervägandena återfinns i avsnitt 6.2.

7 kap.

5 §

Vite, som förelagts enligt denna förordning, *döms* ut av *Stockholms tingsrätt*.

I paragrafen regleras vem som får pröva frågan om utdömande av vite som förelagts med stöd av förordningen. Paragrafen har ändrats på så sätt att det istället för registermyndigheten är Stockholms tingsrätt som ska pröva frågan om utdömande av vitet. Övervägandena återfinns i 8.2.

14.4 Förslag till förordning om ändring av förordning (1975:928) om handläggning av partrederiärenden

3 §

Anmälan om partrederiavtal *ska, om inte annat föreskrivits, göras i pappersform* av samtliga redare eller av huvudredaren. *Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att en anmälan om partrederiavtal får ges in i form av ett elektroniskt dokument.*

Med ett elektroniskt dokument avses en upptagning som har gjorts med hjälp av automatiserad behandling och vars innehåll samt utställare kan verifieras genom ett visst tekniskt förfarande, enligt vad som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Anmälan ska innehålla uppgift om

1. samtliga redares och huvudredarens person- eller organisationsnummer, där sådant finns, namn, nationalitet, hemvist och postadress,
2. den ort där rederiets verksamhet huvudsakligen *drivs*, om den är annan än huvudredarens hemvist,

3. fartyg eller fartygsbygge, som avtalet avser, med uppgifter för dess identifiering,
4. fartygets hemort eller, om det är under byggnad, byggnadsorten,
5. storleken av varje redares andel i fartyget eller fartygsbygget.

Anmälan om partrederiavtal kan göras genom att avtalet ges in med tillägg, om det behövs, av uppgifter som *föreskrivs* i *tredje* stycket.

Paragrafen som bland annat reglerar hur en anmälan om partrederi ska göras har ändrats. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2.

I första stycket har det förtydligats att en anmälan ska göras i pappersform. Samtidigt har det lagts till en mening som ger Transportstyrelsen föreskriftsrätt vad gäller elektroniska anmälningar.

Andra stycket är nytt och reglerar vad som ska anses vara ett elektroniskt dokument samt att det är regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som har föreskriftsrätt angående detta.

Tredje och fjärde styckena, tidigare andra och tredje styckena, har endast ändrats redaktionellt.

3 a §

Om en anmälan om partrederiavtal ges in i form av ett elektroniskt dokument, ska den lämnas till ett mottagningsställe för elektroniska dokument som Transportstyrelsen har anvisat. Anmälan ska anses ha kommit in till Transportstyrelsen när den har anlänt till ett sådant mottagningsställe.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om det tekniska förfarandet för verifiering av innehåll i och utställare av ett elektroniskt dokument.

Paragrafen är ny och reglerar vart en elektronisk anmälan om partrederi ska lämnas samt när den anses inkommen till Transportstyrelsen. Vidare ges Transportstyrelsen föreskriftsrätt vad gäller det tekniska förfarandet vid elektroniska anmälningar. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2.

4 §

Anmälan om andelsövergång i partrederi ska, om inte annat föreskrivits, göras i pappersform av den förutvarande redaren. Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att en anmälan om andelsövergång i partrederi får ges in i form av ett elektroniskt dokument.

Med ett elektroniskt dokument avses en upptagning som har gjorts med hjälp av automatiserad behandling och vars innehåll samt utställare kan

verifieras genom ett visst tekniskt förfarande, enligt vad som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Anmälan ska innehålla uppgift om

1. den förutvarande redarens namn och postadress,
2. den nye redarens person- eller organisationsnummer, där sådant finns, namn, nationalitet, hemvist och postadress,
3. det fartyg eller fartygsbygge, som andelsövergången avser, med uppgifter för dess identifiering,
4. fartygets hemort eller, om det är under byggnad, byggnadsorten,
5. tiden för andelsövergången samt förvärvets omfattning och art,
6. den ort där rederiets verksamhet huvudsakligen *drivs*, om den är annan än huvudredarens hemvist.

Anmälan om andelsövergång kan göras genom att fångeshandling ges in med tillägg, om det behövs, av uppgifter som *föreskrivs* i tredje stycket.

Paragrafen som bland annat reglerar hur en anmälan om andelsövergång i partrederi ske har ändrats. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2.

I första stycket har det förtydligats att en anmälan ska göras i pappersform. Samtidigt har det lagts till en mening som ger Transportstyrelsen föreskriftsrätt vad gäller elektroniska anmälningar.

Andra stycket är nytt och reglerar vad som ska anses vara ett elektroniskt dokument samt att det är regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som har föreskriftsrätt angående detta.

Tredje och fjärde styckena, tidigare andra och tredje styckena, har endast ändrats redaktionellt.

4 a §

Om en anmälan om andelsövergång i partrederi ges in i form av ett elektroniskt dokument, ska den lämnas till ett mottagningsställe för elektroniska dokument som Transportstyrelsen har anvisat. Anmälan ska anses ha kommit in till Transportstyrelsen när den har anlänt till ett sådant mottagningsställe.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om det tekniska förfarandet för verifiering av innehåll i och utställare av ett elektroniskt dokument.

Paragrafen är ny och reglerar vart en elektronisk anmälan om andelsövergång i partrederi ska lämnas samt när den anses inkommen till Transportstyrelsen. Vidare ges Transportstyrelsen föreskriftsrätt vad gäller det tekniska förfarandet vid elektroniska anmälningar. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.2.

7 §

Över partrederiärenden *förs* dagbok på blankett enligt formulär som *fastställs* av Transportstyrelsen. Ärendena *tas* upp i dagboken efter hand som de *ska handläggas* och numreras i löpande följd för kalenderår. På varje handling anges vilken dag den kommit in.

Anteckning i dagboken får *inte* strykas över eller ändras, sedan expedition i ärende *lämnats* ut. När felskrivning i dagboken rättas, *ska* rättelsen bestyrkas av den som fattat beslut härom.

Paragrafen reglerar bland annat att ärendena ska tas upp i dagboken och vad som ska anges på handlingarna. Första stycket har ändrats på så sätt att kravet på att dagboksnummer ska anges på handlingarna och kravet på att beslutsfattaren ska skriva under dagboken har tagits bort. Paragrafen har även ändrats redaktionellt. Övervägandena återfinns i avsnitt 3.2.

9 §

Handlingar i partrederiärende, vilka *inte* återlämnas med bevis enligt 8 §, *ska* förvaras i akt. *Akten får hållas i elektronisk form.*

Paragrafen som reglerar att handlingarna i partrederiärenden som inte återlämnas ska förvaras i akter har ändrats på så sätt att det är möjligt att ha akterna i elektronisk form. Övervägandena återfinns i avsnitt 2.1.

14.5 Förslag till lag om ändring i lag (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott

Den som har beställt båt och lämnat eller utfäst sig att lämna tillverkaren förskott av pengar eller byggnadsämnen får låta registrera ett därom upprättat skriftligt avtal hos Transportstyrelsen och får därmed förmånsrätt enligt 4 § förmånsrättslagen (1970:979) i byggnadsämnena och vad som för beställarens räkning tillverkats med förskottet.

Regeringen meddelar föreskrifter om registrering enligt denna lag.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för registrering enligt denna lag.

Vid överklagande av beslut enligt denna lag tillämpas bestämmelserna i 14 och 14 a §§ lag (1979:377) om registrering av båtar.

Lagen innehåller bestämmelser om registrering av båtbyggnadsförskott. Ändringar har gjorts genom att namnet på lag om registrering av båtar har uppdaterats till det namn lagen fick den 1 februari 2018. Överväganden återfinns i avsnitt 11.