

Rapport 88/01

# Evaluering av Småbåtregisteret



# Evaluering av Småbåtregisteret

Utarbeidet for  
Finansdepartementet

# Innhold:

SAMMENDRAG OG KONKLUSJONER.....	1
1 INNLEDNING .....	4
1.1 Småbåtregisterets opprettelse og drift.....	4
1.2 Bakgrunnen for evalueringen av småbåtregisteret .....	5
1.3 Evalueringens innretting .....	6
2 SMÅBÅTREGISTERET.....	7
2.1 Hva er Småbåtregisteret? .....	7
2.2 Organisering av oppgavene.....	9
2.3 Oppgaver som utføres i forbindelse med Småbåtregisteret .....	11
3 KOSTNADER KNYTTET TIL REGISTERET .....	16
3.1 Kostnader i Tolletaten .....	16
3.2 Finansiering via gebyr.....	18
3.3 Småbåteiernes tidsbruk .....	19
3.4 Oppsummering av kostnadene .....	20
4 NYTTEN AV REGISTERET.....	22
4.1 Politietterforskning.....	22
4.2 Trafikksikkerhet til sjøs.....	25
4.3 Forsikringsformål .....	27
4.4 Innkreving av skatt, avgifter, toll og gebyrer i tilknytning til båter og båtmotorer .....	30
4.5 Nytte for andre .....	32
4.6 Brukerne .....	33
4.7 Oppsummering av nytte og potensiell nytte.....	35
5 FRIVILLIGA BÅTREGISTERET I SVERIGE.....	38
5.1 Statlig, obligatorisk register i Sverige .....	38
5.2 Frivillig båtregister i privat regi .....	39
5.3 Hovedforskjeller mellom den norske og den svenske ordningen .....	40
6 SAMLET VURDERING AV SMÅBÅTREGISTERET .....	41
6.1 Kostnader og nytte av Småbåtregisteret.....	41
6.2 Totale nytte og kostnader frem til i dag .....	42
6.3 Nytte og kostnader fremover.....	42

# Sammendrag og konklusjoner

## Resymé

*Småbåtregisteret ble vedtatt i 1994 og kom i drift i 1998. Hovedhensikten var å samle opplysninger om fritids- og småbåtflåten i et sentralt register til nytte for både offentlige og private brukere. ECON har i denne rapporten sammenstilt de samfunnsøkonomiske nyttevirkningene og kostnadene ved registeret. Vi konkluderer med at det er sannsynlig at den samfunnsøkonomiske nytten av Småbåtregisteret på sikt overstiger den samfunnsøkonomiske kostnaden. Vi anbefaler derfor å opprettholde driften av et obligatorisk register over småbåter i Norge.*

## Bakgrunn

Skal vi ha et register over småbåter i Norge? Siden Småbåtregisteret ble vedtatt i 1994 har dette fra tid til annen vært et diskusjonstema. Hovedhensikten med registeret var å ivareta hensynet til de offentlige og private brukere som hadde behov for opplysninger om fritids- og småbåtflåten. Kritikken mot registeret har gått på at det er for dyrt, at det er unødvendig og at det er en inngripen i båtfolkets frihet.

Kritikken mot registeret førte til at det kom et forslag om å oppheve loven som hjemler Småbåtregisteret. Dette gikk imidlertid ikke igjennom i Finanskomiteen i Stortinget. I innstillingen til vedtak fra Finanskomiteen heter det at ”Stortinget ber Regjeringen fremlegge for Stortinget en evaluering av ordningen med registrering av fritids- og småbåter etter båtsesongen 2001, slik at Stortinget får anledning til å evaluere ordningen, senest vårsesjonen 2002.”

På denne bakgrunn har Finansdepartementet bedt ECON om å kartlegge Småbåtregisterets samfunnsmessige nytteverdi.

## Problemstilling

*Formålet med evalueringen er å kartlegge Småbåtregisterets samfunnsøkonomiske nytteverdi og kostnadene ved å drive det. Evalueringen skal kartlegge nytte og kostnader i dag, samt mulige endringer i disse faktorene fremover.*

Er nytten av Småbåtregisteret større enn kostnadene? I denne rapporten vil vi besvare dette spørsmålet ved å kartlegge hvilke oppgaver Småbåtregisteret utfører, og kostnadene ved disse. Nyttevirkningene for ulike formål og brukere

kartlegges også. Vi ser også på det Frivilliga Båtregistret i Sverige og vurderer om en slik løsning kan velges i Norge.

## **Konklusjon**

Etter vår mening er det sannsynlig at den samfunnsøkonomiske nytten av Småbåtregisteret vil overstige den samfunnsøkonomiske kostnaden i fremtiden såfremt kostnadene blir redusert ned til det nivå som den sentrale enheten av Småbåtregisteret selv mener er realistisk. Vi anbefaler derfor å opprettholde driften av et obligatorisk register over småbåter i Norge.

Vi vil i det følgende utdype denne konklusjon nærmere.

### *Kostnader frem til i dag*

Det påløper i hovedsak kostnader for to grupper i forbindelse med oppbygging og drift av Småbåtregisteret, Tolletaten og småbåteierne.

I Toll- og avgiftsdirektoratet påløper det kostnader i forbindelse med lønn og drift av registeret. Frem til og med 2001 har disse kostnadene kommet opp i om lag 84 millioner kroner, hvorav ni millioner kroner i år.

I tillegg kommer det kostnader i form av den tiden småbåteierne bruker for å utføre de oppgavene de er pålagt i forbindelse med registeret; registrere, omregistrere og merke båten. Denne tiden anslår vi har en verdi på om lag 16 millioner kroner frem til i dag. Den er synkende over tid og vil i år beløpe seg til om lag to millioner kroner.

Til sammen har de totale samfunnsøkonomiske kostnadene til oppbygging og drift av Småbåtregisteret frem til i dag vært om lag 100 millioner kroner.

### *Mulige fremtidige kostnadsreduksjoner*

Småbåtregisteret har selv foreslått en mer sentralisert modell for videre drift av registeret med 10 medarbeidere rett etter omorganiseringen, og ytterligere reduksjon en tid etter at omorganiseringen er gjennomført. En slik modell har vi beregnet kan koste i underkant av fire millioner kroner årlig rett etter omorganiseringen.

I tillegg vil kostnadene ved småbåteiernes tidsbruk i fremtiden kunne reduseres til om lag 1,5 millioner kroner årlig.

Til sammen er det sannsynlig at den årlige samfunnsøkonomiske kostnaden ved driften av registeret vil kunne reduseres til om lag 5,5 millioner kroner årlig.

### *Nytte*

Det er mange aktører som rapporterer om nyttevirksomheter av Småbåtregisteret. Slik vi vurderer det er det Hovedredningssentralen som har den største nytten. Nytten ligger i at Hovedredningssentralen raskt via Småbåtregisteret kan finne frem til eier av båt som blir funnet drivende. Hurtig kontakt med eier kan være med på å fastslå om båten kun har slitt seg eller blitt stjålet, eller om det dreier seg om en ulykke. Slik hurtig avklaring kan bety at en redningsaksjon enten ikke

trenger å bli iverksatt eller bli hurtig avblåst. En redningsaksjon til sjøs representerer store kostnader fordi de gjerne involverer helikoptersøk, redningsskøyte i aksjon, involvering av yrkestrafikk i området og et stort antall mennesker. I tillegg kan vi ikke se bort fra muligheten for at registeret kan medvirke til at søk etter savnet person kan målrettes, slik at menneskeliv kan bli reddet. Verdien av et menneskeliv er satt til 16,5 millioner kroner.

Vi vurderer at også politiet har nytte av registeret via effektivisering i arbeidet med etterforskning av tyveri av båt ved at politiet har tilgang til alle opplysninger om båten. Det er liten sannsynlighet for at Småbåtregisteret i særlig omfang vil hindre båter fra å bli stjålet, fordi de aller fleste båttyverier er brukstyverier som kommer av tyvens behov for å forflytte seg. Vi er heller ikke i stand til å dokumentere at gjenfinningsprosenten har blitt endret etter at Småbåtregisteret kom i drift.

Det kan også ligge en betydelig nytteverdi av reduserte kostnader til kontroll ved at registeret i seg selv kan motvirke smugling av båter. Virkningen kommer som følge av at et fullstendig register vil få innsmuglede båter til å skille seg ut i båtparken.

Vi har ikke beregninger som viser hvor stor den samfunnsøkonomiske nytteverdien av registeret er, men en indikasjon på at nytten av et sentralt båtregister er større enn kostnadene er at private interesser finner det lønnsomt å drive et frivillig småbåtregister i Sverige.

### *Konklusjon*

Ved en vurdering av videre drift av Småbåtregisteret er det sannsynligheten for at nyttevirkningene fremover vil overstige kostnadene ved drift som bør være utslagsgivende.

Etter vår mening er det sannsynlig at den samfunnsøkonomiske nytten av Småbåtregisteret vil kunne overstige den samfunnsøkonomiske kostnaden på om lag 5,5 millioner kroner årlig i fremtiden. Vi anbefaler derfor å opprettholde driften av et obligatorisk register over småbåter i Norge.

# 1 Innledning

## 1.1 Småbåtregisterets opprettelse og drift

Et sentralt register for fritids- og småbåter ble vedtatt opprettet i lov av 19. august 1994 nr. 57 "Om registrering av fritids- og småbåter" (senere inkorporert i lov av 26. juni 1998 nr. 47 "Om fritids- og småbåter"). Hovedhensikten med loven var å etablere et landsomfattende, sentralt, og elektronisk register som skulle ivareta hensynet til de offentlige og private brukere som hadde behov for opplysninger om fritids- og småbåtflåten.

I loven er følgende formål for Småbåtregisteret listet opp:

- trafiksikkerhet til sjøs
- forskning og samfunnsplanlegging
- ivaretagelse av miljøvern hensyn
- beredskap
- innkreving av skatt, avgifter, toll og gebyrer i tilknytning til båter og båtmotorer
- forsikring
- politietterforskning
- forbruksundersøkelser
- informasjon

I loven slås det også fast at registeret ikke skal benyttes eller utleveres til kommersielle formål.

Registreringsplikten omfatter alle fritids- og småbåter med fast havn her i landet, samt båter som brukes i norsk kystfarvann, innsjø eller vassdrag av person med fast oppholdssted i Norge. Hovedunntakene er båter som er mindre enn 4,5 meter, dersom de ikke er utstyrt med motor og båter over 4,5 meter som verken har seil eller motor som fremkomstmiddel samt båter som er registreringspliktige etter andre lover. Det er eieren som er ansvarlig for registrering.

Det landsomfattende, sentrale og elektroniske Småbåtregisteret kom til erstatning for de lokale og i hovedsak papirbaserte småbåtregistrene som ble ført i hvert politidistrikt med hjemmel i lov av 3. desember 1948 nr. 3 "Om registrering og merking av småfartøyer". Det ble vurdert at den tidligere ordningen ikke til-

strekkelig ivaretok hensynet til de offentlige og private brukernes behov for korrekte opplysninger om båter og båteteiere. Årsakene til dette var at seilbåter ikke var omfattet av registreringsplikten, at registrene hadde betydelige feil og mangler og at det ikke var noen sentral enhet som samlet opplysningene. Båter med kun registreringsnummer fra politiets tidligere registre er etter Småbåtregisteret opprettelse ikke lenger lovlig registrert. De gamle registrene til politiet blir imidlertid oppbevart hos Tollvesenet.

Driften av Småbåtregisteret skal være selvfinansierende. Det er lagt opp til at betalingens størrelse skal gjenspeile de faktiske kostnadene knyttet til tjenesten. Det ble gitt åpning for gebyr i forbindelse med førstegangs- eller omregistrering i registeret og for oppslag, utskrivning og andre tjenester knyttet til registeret.

## 1.2 Bakgrunnen for evalueringen av småbåtregisteret

I Innst. O. nr. 37 (1999-2000)<sup>1</sup> behandles et forslag om at loven som hjemler småbåtregisteret oppheves. Forslaget ble begrunnet med at Småbåtregisteret oppfattes å komme på tvers av de tradisjoner frihet rundt båtlivet har hatt i vårt land og at en slik tvungen registrering av båter og endringer som oppfattes som ubetydelige av båteteiere, er med på å undergrave folks rettsoppfatning. Det blir også henvisning til at gebyr på registrering vil komme, og at det ligger i lovens intensjon at skatter eller avgifter kan innkreves.

Finanskomiteens flertall mente at det er nyttig med et register og konstaterer at de forutsetningene som lå til grunn ved opprettelsen av registeret, ifølge departementet, i hovedsak er de samme i dag. Det blir imidlertid påpekt at en registrering i 1992 ble anslått å koste om lag 180 til 200 kroner, mens det i 1999 blir vurdert av Finansdepartementet til å bli 270 til 300 kroner.

På bakgrunn av dette heter det i vedtaket til innstillingen at ”Stortinget ber Regjeringen fremlegge for Stortinget en evaluering av ordningen med registrering av fritids- og småbåter etter båtsesongen 2001, slik at Stortinget får anledning til å evaluere ordningen, senest vårsesjonen 2002.”

Finansdepartementet har på denne bakgrunnen formulert følgende mandat for en evaluering av Småbåtregisteret i brev av 3. juli 2001 til Toll- og avgiftsdirektoratet. Evalueringen skal:

- Kartlegge Småbåtregisterets samfunnsmessige nytteverdi i dag og belyse fremtidige mulige nytteområder samt den nytteverdi det har hatt for offentlige etater, forsikringsselskaper, småbåteteiere og evt. andre aktører.
- Gi en utførlig omtale av hvilke oppgaver toll- og avgiftsetaten utfører i tilknytning til registeret.
- Gi en vurdering om registeret har data eller bruksområder som ikke er fullt ut benyttet av brukere og småbåteteiere.

---

<sup>1</sup> Innst. O. nr. 37 (1999-2000) ”Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Ulf Erik Knudsen om lov om opphevelse av lov av 19. august 1994 nr. 57 om registrering av fritids- og småbåter.”



- Kartlegge og vurdere organiseringen av oppgavene, herunder driftens kostnadseffektivitet

## 1.3 Evalueringens innretting

Mandatet fra Finansdepartementet er relativt vidt. Innenfor rammen av dette oppdraget har det vært nødvendig å foreta en prioritering av hvilke sider av Småbåtregisteret som skal evalueres. Prioriteringen er basert på mandatet og senere samtaler med Toll- og avgiftsdirektoratet. Nedenfor går vi igjennom de prioriteringene som er gjort og de delene av registerets virksomhet og nytte og kostnader av denne virksomheten som vi beskriver nærmere i denne rapporten.

1. *Kartlegge oppgaver* som Småbåtregisteret ivaretar. Beskrivelsen baseres på informasjon fra Småbåtregisteret.
2. *Kartlegge ressursbruk* slik Småbåtregisteret drives i dag. Kartleggingen baseres på informasjon fra Toll- og avgiftsdirektoratet og Småbåtregisteret.
3. *Vurdere nytten* for ulike aktører slik registeret drives i dag. Det er ikke uproblematisk å kvantifisere nyttevirkningene av registeret. Som nevnt i 1.1 er det listet opp en rekke formål som registeret kan ha nytte for. Knyttet til disse formålene er det mange brukere som kan ha nytte av et slikt register.

Registerets formål; trafiksikkerhetsformål til sjøs, forskning og samfunnsplanlegging, ivaretagelse av miljøvern hensyn, beredskapsformål, innkreving av skatt, avgifter, toll og gebyrer i tilknytning til båter og båtmotorer, forsikringsformål, politietterforskning, forbruksundersøkelser og informasjon.

Brukere som har tilknytning til registeret, for eksempel; Finansdepartementet, Justisdepartementet, Miljøverndepartementet, lokal og regional forvaltning, Politiet, Forsvaret, Sjøfartsdirektoratet, Skipsregistrene, Hovedredningssentralene, Redningsselskapet, forsikringsbransjen, Brønnøysundregistrene og ulike brukere og brukerorganisasjoner.

Vi har måttet prioritere hvilke av disse formålene som vi antar har den største nytteeffekten og for hvem de har størst nytte, og så avgrense beskrivelsen til disse. Beskrivelsen er derfor basert på intervjuer med sentrale aktører innen forsikring, politietterforskning, trafiksikkerhet til sjøs, innkreving av skatt, avgifter, toll og gebyrer i tilknytning til båter og båtmotorer og nytte for brukere. Nyten for forskning og samfunnsplanlegging, beredskapsformål, miljøvern (gjenvinning) og forbrukerundersøkelser er kun kort beskrevet.

I kapitlet om nytte vurderer vi også nytten av nye bruksområder av Småbåtregisteret.

4. *Beskrive det svenske båtregisteret*; Frivilliga Båtregisteret, som drives av Svenska Stölskyddsföreningen
5. Gi en samlet samfunnsøkonomisk vurdering av forholdet mellom samfunnsøkonomisk nytte og de totale samfunnsøkonomisk kostnader som er nyttet til registeret i dag. I tillegg vil vi gi en vurdering av forholdet mellom årlig samfunnsøkonomisk nytte i forholdt til årlige samfunnsøkonomisk kostnader fra i dag og fremover.

## 2 Småbåtregisteret

Småbåtregisteret er et sentralt register over småbåter i Norge. Registerets hovedoppgaver består i registrering av småbåter og tilhørende motorer. I tillegg ytes tjenester overfor brukerne i form av informasjon om registeret og utlevering av opplysninger fra registeret. Småbåtregisteret benyttes for eksempel av politi, Hovedredningsentralene og Forsikringselskapene.

Det sentrale småbåtregisteret (Småbåtregisteret) er en del av Tollvesenet. Det er organisert med en sentral enhet som er underlagt Tolldistriktssjefen i Østfold. Hoveddelen av oppgavene til Småbåtregisteret utføres imidlertid desentralt i de enkelte tolldistriktene i landet.

I det følgende vil vi beskrive Småbåtregisteret nærmere.

### 2.1 Hva er Småbåtregisteret?

Småbåtregisteret er et sentralt register over registreringspliktige småbåter i Norge. Registreringspliktige småbåter er båter som har fast havn her i landet og båter som brukes i norske kystfarvann, innsjø eller vassdrag av person med fast oppholdssted her i landet.

Unntak for registrering gjøres for småbåter med lengde under 4,5 meter som ikke har motor som fremdriftsmiddel, småbåt med lengde over 4,5 meter som verken har seil eller motor som fremdriftsmiddel, småbåt uten fast havn her i landet som midlertidig brukes av person som har oppholdssted her i landet, dersom bruken foregår sammen med person som ikke har fast tilholdssted her i landet og for forswarets operative båter, såfremt de er registrert i register som Forsvaret fører. I tillegg kan det gis unntak fra registreringsplikt for midlertidig bruk av uregistrert båt – da gjerne i forbindelse med visning av båter for salg. Båter som ikke er registreringspliktige kan likevel registrere båten sin i registeret dersom de ønsker det.

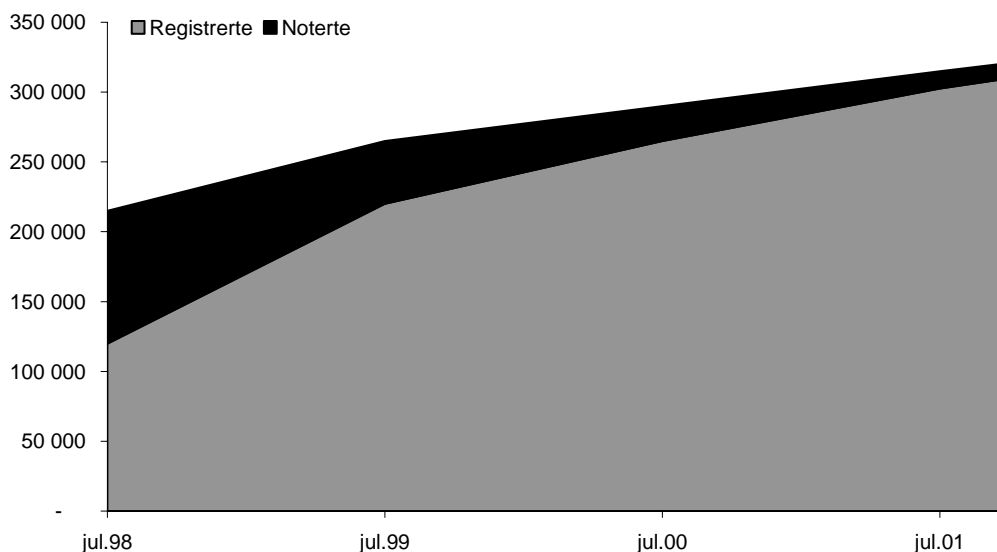
Registeret baserer seg på opplysninger fra båteier. Data om personer og foretak verifiseres direkte mot andre registre. For eksempel blir alle adresseendringer (ca. 50.000 i året) automatisk oppdatert i Småbåtregisteret. I tillegg kan også opplysninger hentes fra politi, skatte- og avgiftsmyndighetene, Fiskeridirektoratet og Skipsregisteret (NOR). Importører, tilvirkere og forhandlere av båter og båt-motorer kan også kontaktes i de tilfeller de har avgitt melding på vegne av den meldepliktige, eller dersom det er mistanke om at båt eller motor er smuglet inn i landet eller dersom båteier har gitt sitt samtykke. Båtorganisasjoner kan kontaktes i tilfeller hvor det er mistanke om brudd på plikter i henhold til forskriften om

registrering og merking av småbåter. Til slutt kan opplysninger om forsikring innhentes direkte fra forsikringsselskapene.

Det er mange søkemuligheter i registeret, for eksempel registreringsnummer, HIN-kode (skrogidentifikasjonsnummer), eieropplysninger, båtnavn, båtens fabrikkmerke, farge, lengde og motor. Det ligger inne varslingsmekanismer i systemet som blir aktivisert ved forsøk på å registrere en stjålet båt som er registrert stjålet i registeret. Systemet vil også varsle dersom en prøver å registrere en båt hvor motornummer eller HIN-kode allerede er registrert på en annen båt i registeret.

I oktober 2001 er 310.000 båter registrert i registeret. I tillegg er 11.000 båter ”noterte” i registeret, det vil si at de er ført inn i registeret, men at det mangler opplysninger før fullstendig registrering kan foretas. Slike opplysninger kan være manglende dokumentasjon på eierskapet eller båter som mangler opplysninger om båtlengde, produksjonsår etc. Totalt er det inne 321.000 båter. Figur 2.1 viser utviklingen i antall registrerte og noterte båter i Småbåtregisteret i perioden juli 1998 og frem til oktober 2001.

Figur 2.1 *Utvikling i antall småbåter som er registrert i Småbåtregisteret*



Kilde: Småbåtregisteret

I 2000 ble det gjennomført en markedsundersøkelse om Småbåtregisteret (Norsk Gallup 2000). Denne undersøkelsen konkluderte med at det ved begynnelsen av år 2000 var omkring 380.000 registreringspliktige båter i Norge. Dersom vi legger til grunn Småbåtregisteret anslag på om lag 10.000 nyregistrerte båter årlig, vil det si at antall registreringspliktige båter i Norge i dag er om lag 400.000 båter. Vi kan derfor anta at Småbåtregisteret i dag inneholder om lag 80 prosent av de registreringspliktige småbåtene.

Den samme markedsundersøkelsen konkluderer med at det i hovedsak er tre ulike årsaker til at småbåteiere ikke har registrert båtene sine. Hovedårsaken er mangel på kunnskap om registreringsplikten (ca. 30 prosent). Andre grunner er motstand mot Småbåtregisteret (ca. 20-25 prosent) eller sommel med registreringen. Om lag

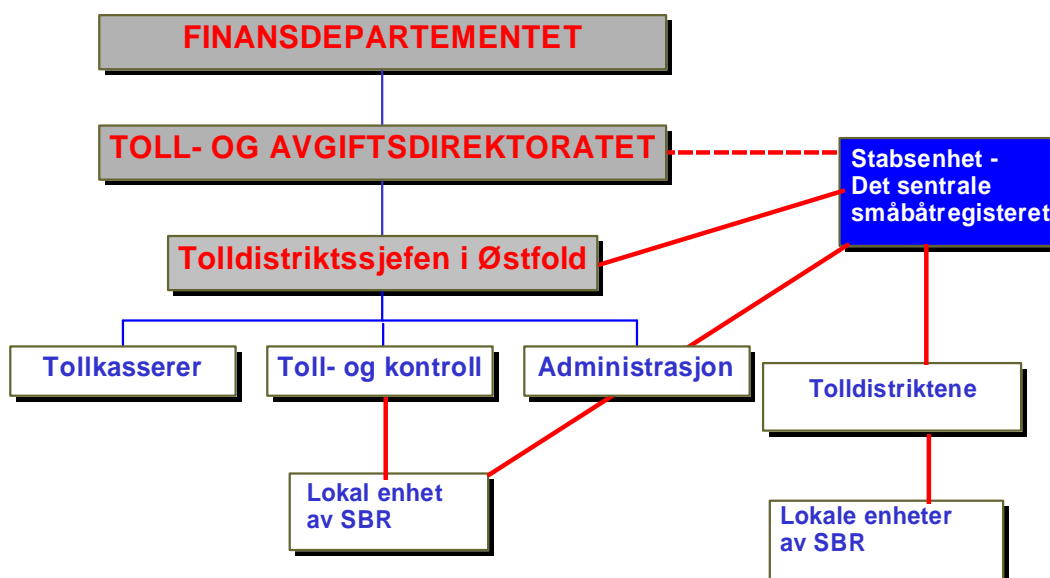
25 prosent tilhører den siste gruppen. Ut over disse tre gruppene er det mange enkeltgrunner til manglende registrering som er vanskelig å gruppere.

## 2.2 Organisering av oppgavene

Småbåtregisteret er en del av Tollvesenet og den sentrale enheten er underlagt Tolldistriktssjefen i Østfold.

Sentralenheten består i dag av seks årsverk, hvorav fem er besatt, mens 19 årsverk er fordelt på 10 tolldistrikter. Organisasjonskartet for Småbåtregisteret er vist i Figur 2.2.

Figur 2.2 Organisasjonskart for Småbåtregisteret gjeldende fra 1. januar 2001



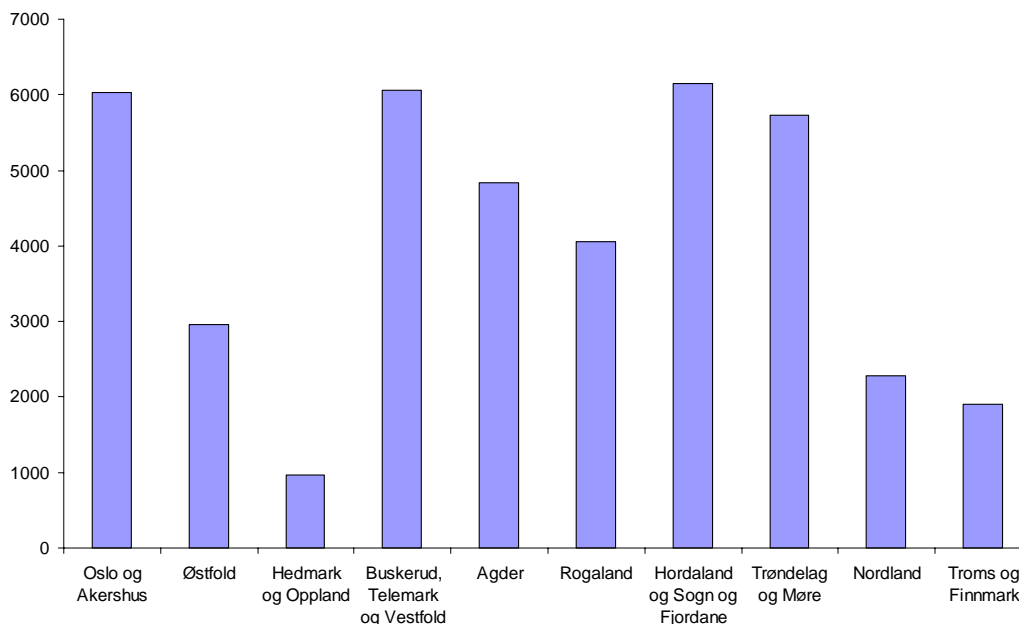
Kilde: Småbåtregisteret.

Den sentrale enheten av Småbåtregisteret har fagansvaret for blant annet regelverksutvikling, fellesfunksjonene, systemutvikling samt informasjonsmateriell.

Det er 10 tolldistrikter i Norge; Oslo og Akershus; Østfold; Hedmark og Oppland; Buskerud, Vestfold og Telemark; Agder; Rogaland; Hordaland og Sogn og Fjordane; Trøndelag og Møre; Nordland; Troms og Finnmark. Registreringen foregår i de enkelte distriktene. I tillegg bruker lokalkontorene tid på å gi informasjon til brukerne – for eksempel forsikringselskaper, politi, kemner, private – fra registeret. Kontrollvirksomhet skal også utføres av lokalkontorene.

Antall båter registrert hittil i år som har fast havn i de ulike distriktstollstedene vises i Figur 2.3.

Figur 2.3 *Antall båter registrert hittil i år (pr. 19. september 2001) med fast havn ved de ulike distriktstollsteder*



Kilde: Småbåtregisteret

Det er ulik aktivitet knyttet til oppgaver i Småbåtregisteret over året, spesielt lokalt. Det er en klar topp i aktiviteten i perioden mai til september. I perioden oktober til april knytter de fleste arbeidsoppgavene seg til oppdateringer, for eksempel oppfølging av båter i registeret som har manglende opplysninger, eller til informasjonsoppgaver. I rolige perioder i løpet av året arbeider de ansatte med andre tollfaglige gjøremål.

I dag har enkelte eksterne aktører (Hovedredningsentralene og noen politikamre) direkte tilgang til Småbåtregisterets database via enkeltstående datamaskiner. I løpet av høsten (ca. 1. desember 2001) vil det legges ut en webbasert tvillingdatabase til Småbåtregisteret, som politiet vil få tilgang til. I tvillingbasen vil politiet få mulighet til å legge inn kommentarer og melding om båten eller motoren er stjålet.

På sikt kan det være mulig at også andre får tilgang til hele eller deler av den webbaserte databasen. Eksempler på dette kan være Redningsseksjonen, Statens innkrevingsentral og muligens også publikum generelt.

I sommermånedene, det vil si i perioden med ferieavvikling i Småbåtregisteret, har etaten benyttet seg av innleide tjenester for å opprettholde et godt servicenivå på informasjonstelefonen i tilknytning til registeret. Hovedoppgaven til det eksterne firmaet har vært å sende ut skjemaer og veilede publikum i utfylling av disse. I tillegg besvarte de allmenne spørsmål angående registreringsplikt og innføringen av gebyr. Samtaler de ikke kunne besvare ble henvist til Tollvesenet lokalt. Sommeren 2001 besvarte det eksterne firmaet om lag 6.000 telefonhenvendelser.

## 2.3 Oppgaver som utføres i forbindelse med Småbåtregisteret

Vi vil her kun beskrive de ulike oppgavene som knytter seg til driften av Småbåtregisteret. Omtalen er basert på informasjon fra den sentrale enheten av Småbåtregisteret.

### 2.3.1 Registrering

*Førstegangsregistrering* av småbåter skjer på bakgrunn av utfylt skjema og tilhørende dokumentasjon. I registreringskjemaet registreres opplysninger om eier (navn, adresse, telefonnummer, fødselsnummer/organisasjonsnummer og den bemyndigede representant), båten (type, fabrikat, typebetegnelse, produksjonsår, skrogmateriale og -farge, lengde, fasthavn, anskaffelsesdato, ervervs måte, HIN-kode (skrogidentifikasjonsnummer), CE-nummer (EUs krav til merking av båter som viser at båten tilfredsstiller visse krav til sikkerhet), navn, seilnummer og VHF-kallesignal) og motor mm. (fabrikkmerke, motornummer, -ytelse, produksjonsår, plassering og drivstofftype).

Den tilhørende dokumentasjonen skal sikre at det er rett eier og rett båt som registreres. Slik dokumentasjon kan være salgs- og kjøpekontrakt, faktura, innførselsdeklarasjon, skifteattest etc. Før registrering skjer i registeret foretas det dokument- og autentitetskontroller på de innkomne dokumentene. I enkelte tilfeller kan det også være aktuelt med en visuell kontroll av båten. Det finnes varslingsmekanismer i systemet som blir aktivisert ved for eksempel forsøk på å registrere stjålet båt eller dersom samme motornummer eller HIN-kode allerede finnes i registeret.

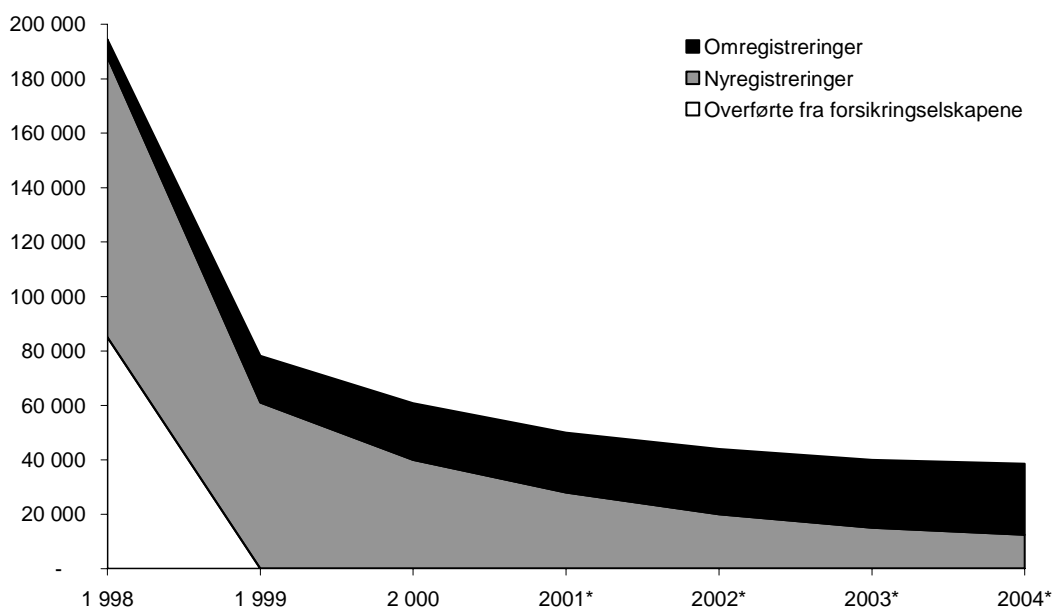
I de tilfellene der all dokumentasjon foreligger og alt er korrekt, tar registreringen ikke lang tid.

Når båten er ferdig registrert mottar båtieren et båtkort som eierbevis og et registreringsnummer bestående av tre bokstaver og tre siffer. Registreringsnummeret vil følge båten hele dens levetid.

*Omregistrering* (eierskifter) skjer mye på samme måte som en registrering. Ny eier vil etter omregistrering motta båtkortet som eierbevis.

Figur 2.4 viser utviklingen i antall registreringer og omregistreringer. Ved opprettelsen i 1998 tok registret inn 85.000 båter fra forsikringselskapene som hadde tilfredsstillende båt- og motordata til å få status registrert i Småbåtregisteret. I tillegg ble det utført 103.000 registreringer av småbåter, mens det kun ble utført 6.500 omregistreringer. Over tid synker aktiviteten. Frem til og med oktober er det i år utført om lag 42.000 registreringer og omregistreringer; henholdsvis 25.000 og 17.000. Småbåtregisteret forventer selv at det totalt skal utføres om lag 50.000 registreringer og omregistreringer i år. Til neste år antas det at forholdet mellom registreringer og omregistreringer skal snu og at denne trenden fortsetter frem mot 2004, hvor Småbåtregisteret anslår at det skal foretas 12.500 registreringer og 26.000 omregistreringer, til sammen 38.500.

Figur 2.4 Utvikling i antall registreringer og omregistreringer over tid. Fra oktober 2001 er tallene basert på Småbåtregisterets egne beregninger for utvikling



Kilde: Det sentrale Småbåtregisteret

Note: \* betyr anslåtte tall

*Endringer* i tidligere avgitte opplysninger, for eksempel bytte av motor, skal meldes til registeret. En slik endringsmelding er ikke gebyrbelagt.

Registreringsskjema er tilgjengelig i papirversjon hos bl.a. tollvesenet, politiet, båtforhandlere, og kan i tillegg lastes ned fra Tollvesenets nettsider.

Prøveskilt/midlertidig registrering er en ordning som spesielt retter seg mot forhandlere av båter og båtmotorer som har behov for å tilby potensielle kjøpere en prøvetur med en båt som ikke er registrert.

Den sentrale enheten i Småbåtregisteret anslår at om lag 40 prosent av deres tid går med til registreringsoppgavene; registrering, omregistrering, endringer, utsendelse av båtkort og registreringsnummer, prøveskilt og håndtering av gebyr.

### 2.3.2 Samarbeid og utlevering av opplysninger, herunder statistikker/rapporter

#### *Samarbeid*

*Sjøfartsdirektoratet* (SJD) er tilsynsmyndighet for konstruksjon og produksjon av fritidsbåter. Det er krav om både CE-merking og HIN-kode på båter. Det er opprettet rutiner slik at Tollvesenet rapporterer om båter som mangler CE-merking til SJD. Når det gjelder selvbygde båter er der fritak fra krav om CE-merking og HIN-kode såfremt båten ikke omsettes innen fem år (sperrefristen). Tollvesenet anmerker sperrefristen i registeret og SJD blir varslet dersom båten forsøkes omsatt før sperrefristen er ute.

*Finansnæringens hovedorganisasjon* (FNH) administrerer en varslingstjeneste for båter med en verdi på over 150.000 kroner som rapporteres stjålet. De varsler både forsikringsselskaper, politi og tollvesenet. Det er også opprettet et faglig forum for fritidsbåter der de største forsikringsselskapene er representert. Det avvikles møter mellom dette forumet og den sentrale enheten i Småbåtregisteret.

*Politiet* har jevnlig kontakt med Tollvesenet. For en stor del foregår denne kontakten lokalt, men også den sentrale enheten har kontakt med politiet og utveksler opplysninger om stjålne båter. Politiet oversender lister over båter og motorer som er meldt stjålet eller gjenfunnet to ganger i uken til den sentrale enheten i Småbåtregisteret. Tollvesenet har deltatt på kurs og seminarer for politi med sjøtjeneste som arbeidsfelt og en tolltjenestemann har hospitert ved Oslo politidistrikt, havnepolitiet.

#### *Utlevering av opplysninger*

I Figur 2.5 viser vi en oversikt over hvem som står for de fleste forespørsler om registreringsforhold til Tollvesenet. Slike henvendelser kan være både skriftlige per brev eller e-post og muntlige via telefon eller direkte oppmøte. Oversikten viser at ca. halvparten av henvendelsene kommer fra private. Henvendelsene kan dreie seg om registrering, få tilsendt skjema, utlevering av opplysninger fra registeret, ønske om erstatningsnummer eller søknad om dispensasjon. Henvendelser fra andre er for eksempel TRANSCOM<sup>2</sup> som hadde behov for oppdateringer og råd fra Tollvesenet for å utføre sin jobb. Fagblader kontakter den sentrale enheten av registeret for å selge annonser.

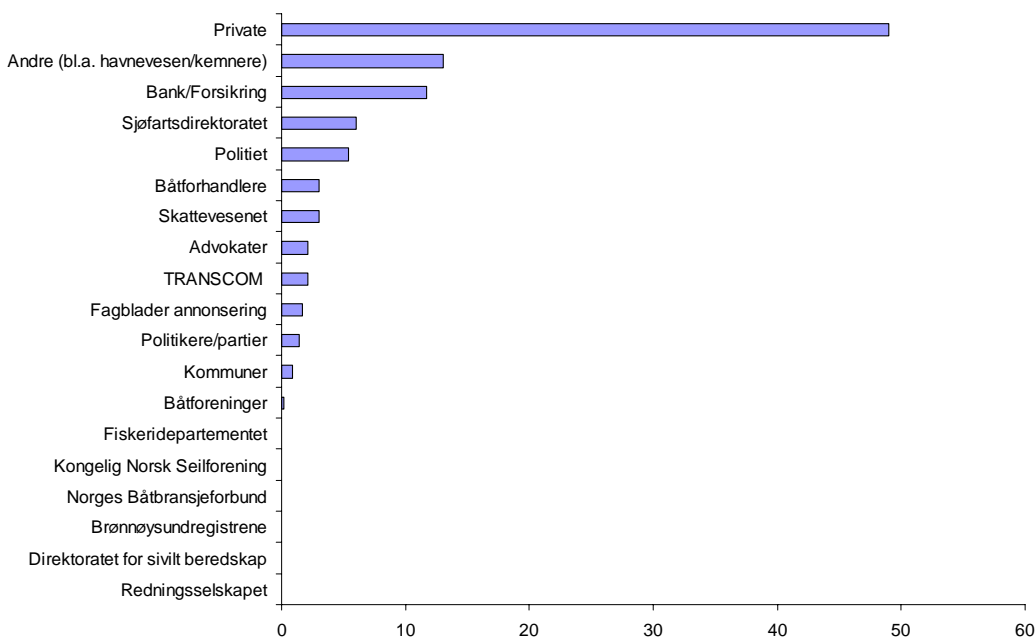
Det er noen forskjeller mellom henvendelser til den sentrale enheten i registeret og til lokalforvaltningen (ti tolldistrikt). For eksempel er de aller fleste henvendelser fra Sjøfartsdirektoratet, TRANSCOM og fra ulike fagblader rettet til den sentrale enheten. De fleste henvendelsene fra skattevesenet, båtforhandlere og andre (bl.a. havnevesen og kemnere) samt fra private kommer til lokalforvaltningen i Tollvesenet. Tallene gir ikke et fullgodt bilde av politiets og spesielt Hovedredningssentralenes bruk av registeret, fordi disse brukerne også har direkte tilgang til opplysningene i Småbåtregisteret via egne datamaskiner.

---

<sup>2</sup> TRANSCOM er det selskapet som Småbåtregisteret leide inn for å ta unna telefonhenvendelser til registeret under ferieavviklingen. Henvendelsene derfra er henvisninger for oppfølging av Småbåtregisteret.



Figur 2.5 Oversikt over hvem som henvender seg til Tollvesenet for opplysninger knyttet til registeret. Anslag fra den sentrale enheten av Småbåtregisteret. Tallene er oppgitt i prosent og listen er sortert etter størrelse



Kilde: Småbåtregisteret/ECON

Enkeltvis utlevering av personopplysninger fra registeret håndteres i hovedsak av Tollvesenet lokalt. Slik utlevering foregår for det meste til politi og forsikrings-selskaper og opplysningene etterspørres som oftest i forbindelse med etterlysning av båter.

Utlevering av masseopplysninger fra registeret kan kun skje etter bestilling og innenfor rammen av de lovbestemte formålene i fritids- og småbåtloven (se 1.1). Rapportene som kan hentes ut fra Småbåtregisteret er forhåndsdefinerte ut fra den informasjonen som oftest etterspørres. Statistikk kan hentes ut på basis av samtlige båt- og motordata i registeret.

I tillegg til disse opplysningene er det lagt ut statistikk på Tollvesenets hjemmeside på Internett. Det gjelder opplysninger om antall båter i registeret, antall ny-registreringer og omregistreringer hittil i år, antall båter i registeret fordelt etter lengde eller motorstyrke samt oversikt over båter som er meldt stjålet. Statistikken oppdateres hver fjortende dag, bortsett fra oversikten over stjålne båter som oppdateres to ganger ukentlig.

Den sentrale enheten av Småbåtregisteret anslår at om lag 23 prosent av registerets tid går med til samarbeidsoppgaver og til å betjene de som ønsker opplysninger fra registeret.

### 2.3.3 Forvaltningsmessige oppgaver

Småbåtregisteret utfører en del oppgaver av forvaltningsmessig karakter. Slike kan være både regelverksutforming og enkeltvedtak. Fremover forventer Tollvesenet at de vil få henvendelser fra brukere om tillatelse til å foreta direkte

oppslag i Småbåtregisteret. I tillegg regner den sentrale enheten i Småbåtregisteret det arbeidet de utfører ved å spre informasjon om registeret som en forvaltningsmessig oppgave. Vi går nærmere igjennom de ulike delene nedenfor.

*Regelverksutvikling* foretas av den sentrale enheten i Småbåtregisteret. Enheten har ansvar for å fremme forslag om lov- og forskriftsendringer basert på enten eget eller andres initiativ. Enheten har også ansvar for å utarbeide og revidere instruksjoner og retningslinjer til bruk i arbeidet med Småbåtregisteret

*Enkeltvedtak* i tilknytning til utøvelsen av myndighetsoppgaver i forbindelse med Småbåtregisteret kan for eksempel være å avgjøre om båter er registreringspliktige, om det skal dispenseres fra bruk av det standardiserte registreringsnummeret og avslag eller samtykke til utlevering av opplysninger fra registeret. *Klager* på ovennevnte vedtak behandles av Toll- og avgiftsdirektoratet.

*Tillatelse til direkte oppslag* Småbåtregisterets webbaserte database skal behandles av den sentrale enheten i Småbåtregisteret. Databasen skal åpnes for politiet ca. 1. desember 2001.

*Informasjon* om Småbåtregisteret gis via for eksempel deltakelse på båtmesser, oppøkende informasjonsvirksomhet i båtforeninger, annonser i fagtidsskrift, utgivelse av informasjonsbrosjyre og Internett-sider. *Veiledning* overfor publikum foregår på alle tollsteder. Det er opprettet et eget 815-nummer som publikum kan benytte for å få svar på sine spørsmål.

Den sentrale enheten av Småbåtregisteret anslår tidsbruken til de forvaltningsmessige oppgavene til å være om lag 20 prosent.

### **2.3.4 Systemieroppgaver**

Siden oppstarten i 1998 er det gjort om lag 10 oppgraderinger av systemet. Antall forbedringer og oppdateringer av systemet blir mindre over tid. Det er utarbeidet en brukerveiledning til systemet som også må endres ved oppgraderinger. Det er utstrakt kontakt med IT-avdelingen i Toll- og avgiftsdirektoratet. Arbeidet går også ut på utforming av web-løsningen for registeret. Om lag syv prosent av tiden til den sentrale enheten av Småbåtregisteret går med til systemieroppgavene.

### **2.3.5 Opplæring**

Det er Tollvesenet lokalt som har ansvar for opplæring av nye brukere. Den sentrale enheten av Småbåtregisteret bidrar med råd og veiledning. Hver høst siden 1998 er det arrangert seminar for medarbeidere fra Tollvesenet lokalt. Seminaret skal bidra til å spre informasjon om endringer, dokumentkontroll, ensrette rutiner og være et forum for informasjonsutveksling. Den sentrale enheten av Småbåtregisteret anslår at om lag fem prosent av deres tid går med til opplæringsoppgaver.

### **2.3.6 Kontroll**

Både tollvesenet og politiet har myndighet til å kontrollere om registreringsplikten er overholdt. Om lag fem prosent av tidsbruken til Småbåtregisteret går med til slike kontrollopgaver.

## 3 Kostnader knyttet til registeret

Vi vil i dette kapitlet se på de samfunnsøkonomiske kostnadene som påløper ved drift av Småbåtregisteret. Opplysningene i dette kapitlet baserer seg i hovedsak på opplysninger fra Toll- og avgiftsdirektoratet og Småbåtregisteret. Vår vurdering av kostnadene oppsummeres i avsnitt 3.4.

Det er i hovedsak to typer samfunnsøkonomiske kostnader som påløper. Den ene er de direkte kostnadene i Tollvesenet av registeret. Dette er en kostnad som kan deles i to; etableringskostnader og driftskostnader. Frem til registeret er nokså fullstendig er det ikke noe klart skille mellom disse kostnadene, men vi setter skillet mellom disse kostnadene ved 1. januar 1998, da registeret kom i drift.

Den andre samfunnsøkonomiske kostnaden er verdien av den tiden småbåteierne bruker på de oppgavene de er pålagt å utføre, altså registrering og omregistrering.

Småbåteierne har i tillegg en direkte kostnad ved betaling av et gebyr ved registrering og omregistrering. Dette er en kostnad for småbåteierne, men samtidig en inntekt for staten. På den måten er ikke gebyret en samfunnsøkonomiske kostnad, men en inntektsomfordeling. Det å ta med småbåteiernes innbetaling av gebyr og samtidig kostnadene ved driften av registeret, medfører derfor en dobbelttelling.

### 3.1 Kostnader i Tolletaten

I Ot.prp. nr. 35 (1993-94) ble det påpekt at de økonomiske konsekvensene ved etablering og drift av et småbåtregister var usikre. Det ble fremhevet at kostnadene i stor grad var knyttet opp til tilpasninger i aktuelle EDB-systemer og -løsninger. Et forprosjekt som skulle utarbeide systemforslag og anslag på kostnader var beregnet til å koste to millioner kroner. Det ble forventet at etableringsfasen skulle vare i to år, med investering i systemløsninger og datainnsamling, samtidig med at den ordinære driften ble gradvis opptrappet. Etableringsperioden ble antatt å koste mellom 20 og 30 millioner kroner.

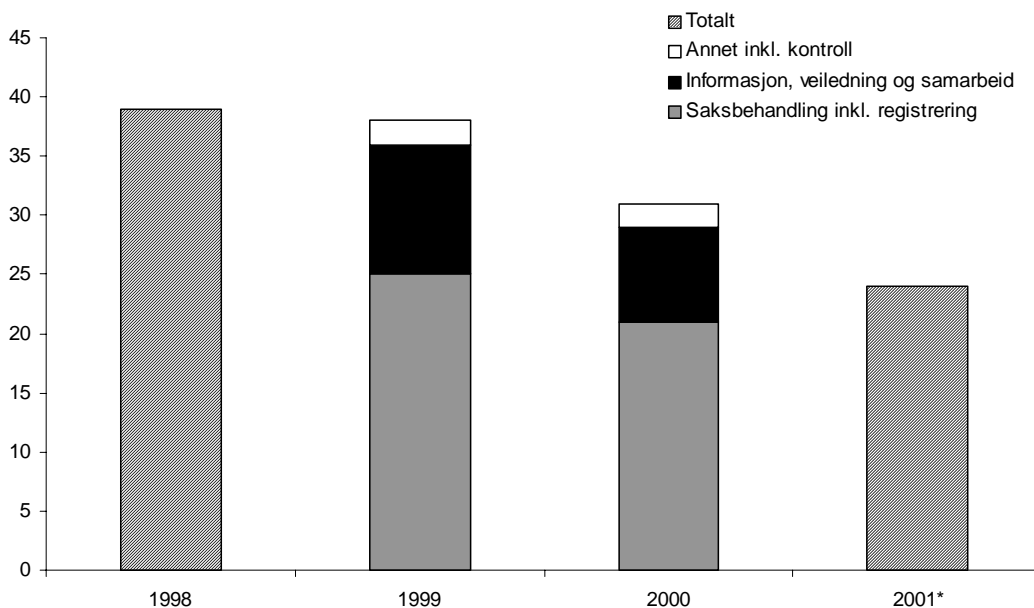
De samlede kostnadene for etableringsfasen fra 1995 til 1997 har i ettertid blitt anslått til 27,1 millioner kroner.

Registeret ble satt i drift 1. januar 1998. I Ot.prp. nr. 35 (1993-94) ble de samlede driftsutgiftene ved Småbåtregisteret anslått til å være 7,5 millioner kroner i et ordinært driftsår, hvorav 6,5 til lønn og én million til EDB-drift. I kalkylene ble

det forutsatt en viss medvirkning (seks stillinger) fra politietaten til kontrollvirksomhet.

Det er i 2001 satt av 25 normalårsverk til driften av Småbåtregisteret. Seks årsverk er satt av til den sentrale enheten i Fredrikstad, hvorav fem er besatt, og 19 årsverk er satt av i distriktene. Figur 3.1 viser utviklingen i antall årsverk fra 1998 til og med 2001.

Figur 3.1 *Utviklingen i antall årsverk som går med til driften av Småbåtregisteret. For årene 1999 og 2000 er årsverkene også fordelt på de ulike oppgaver som registeret utfører*



Kilde: Toll- og avgiftsdirektoratet

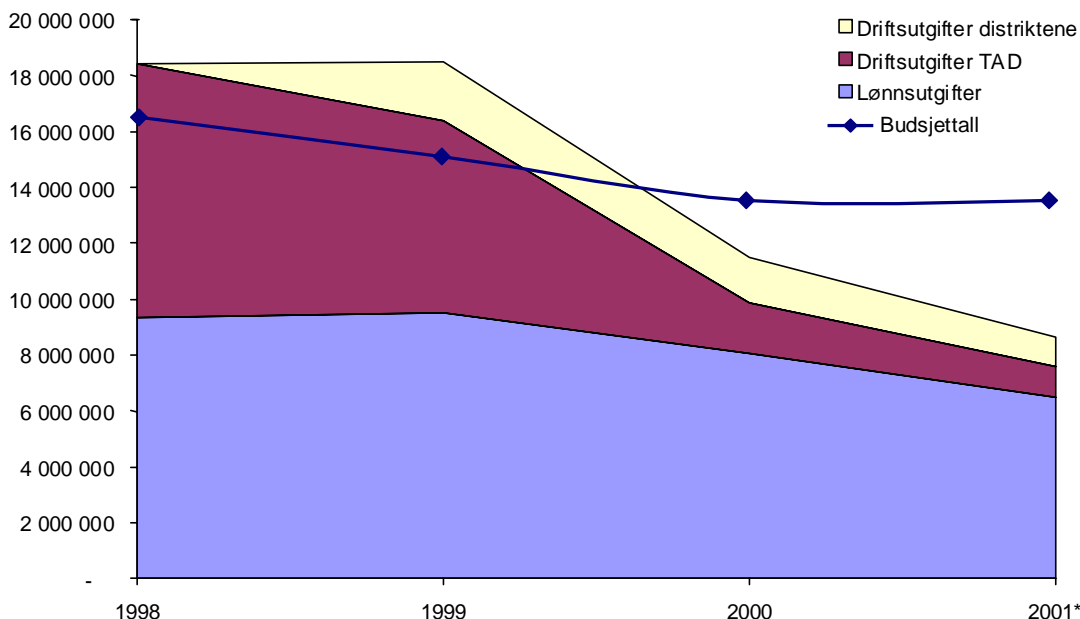
Note: \* betyr anslåtte tall

Figur 3.2 viser utviklingen i kostnadene i samme periode. Inkludert i driftskostnadene ligger det inne kostnader til innkjøp av registreringsnummer og materiell til å lage båtkort. Disse var på om lag 2,8 millioner kroner i 1998, 1,4 millioner kroner i 1999 og 250.000 kroner i 2000. Kostnadene for 2001 har vi estimert til nær ni millioner kroner på bakgrunn av opplysninger fra Toll- og avgiftsdirektoratet om kostnadene hittil i år. Vi har forutsatt lik ressursbruk i siste periode av 2001 som det var i første periode. De samlede kostnadene i driftsperioden fra og med 1998 til og med 2001 er på 57 millioner kroner.

I samme figur har vi også tegnet inn budsjettallene for Småbåtregisteret i perioden. Vi ser at de to første driftsårene koster registeret mer enn budsjettet, men at dette snudde i 2000. I år forventes det enda lavere utgifter i forhold til budsjettet.

Den sentrale enheten i Småbåtregisteret forventer at kostnadene til drift av registeret vil bli betydelig redusert når registeret har kommet over i en ordinær driftssituasjon.

Figur 3.2 Budsjettall og faktiske utgifter i tolletaten ved drift av Småbåtregisteret. For 2001 vises anslåtte kostnader. Kroner



Kilde: Toll- og avgiftsdirektoratet/Småbåtregisteret/ECON

Note: \* betyr anslåtte tall

Fra og med opprettelsen har Småbåtregisteret altså kostet om lag 84 millioner kroner.

Småbåtregisteret sier selv at de nå er kommet i gang med ordinær drift. De vurderer derfor en omorganisering og rasjonalisering av driften av registeret. Det er ulike alternativ som kan velges og som vil medføre ulike ressursbehov fremover. Den løsningen som Småbåtregisteret selv anser som den mest effektive er en kombinasjon av reduksjon i antall årsverk og sentralisering av registreringsoppgavene, men opprettholdelse av servicetilbud og kontrollfunksjoner lokalt. En slik løsning vil medføre at Småbåtregisteret kan drives med ca. 10 årsverk, og gjerne enda mindre etter to til tre år etter organisasjonsendringen. Gitt dagens lønnsnivå og driftsutgifter per ansatt vil en bemanning på 10 personer gi årlige driftsutgifter på om lag fire millioner kroner.

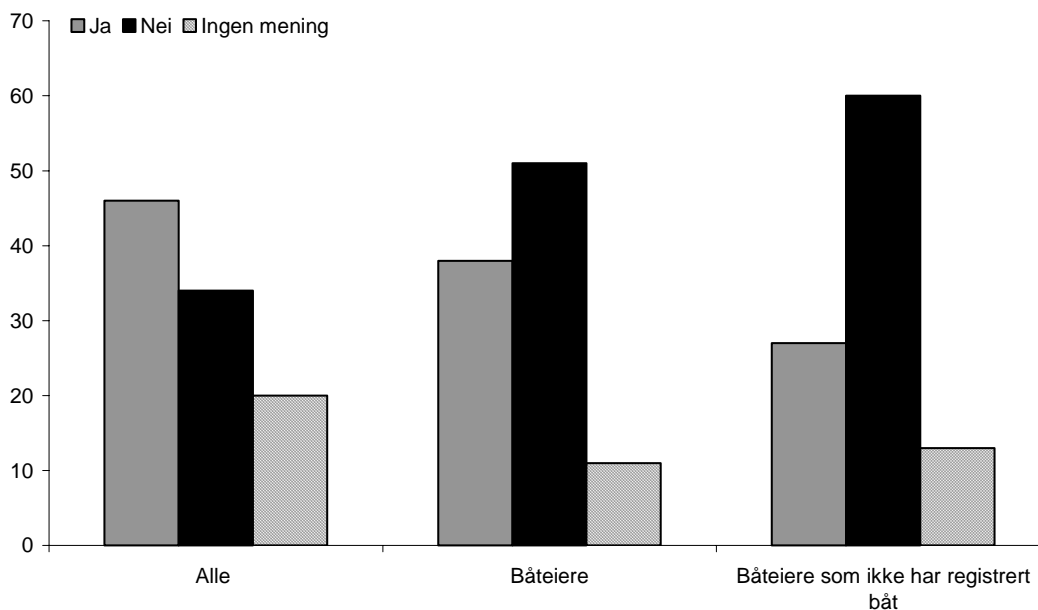
## 3.2 Finansiering via gebyr

Fra og med 1. januar 2001 ble det innført et gebyr på 300 kroner for ny- og omregistrering. Basert på Småbåtregisterets egne beregninger av forventet antall registreringer og omregistreringer årlig, forventer Småbåtregisteret om lag 12 millioner kroner årlig i inntekter i årene fremover.

Driften av Småbåtregisteret er ment å være selvfinansierende. Det er ikke ment å være en inntektskilde for staten. Med dagens forventninger om driftskostnader på ca. ni millioner i 2001 og ned mot fire millioner kroner etter en eventuell omorganisering, og en forventet inntekt på ca. 12 millioner kroner årlig fremover, vil driften av Småbåtregisteret gi et overskudd.

Holdningen til gebyr ble kartlagt i en ekstern markedsundersøkelse i mars 2000. Den viser at det er et flertall for finansiering av driften av Småbåtregisteret gjennom gebyr blant befolkningen generelt. Blant båteiere mener imidlertid 51 prosent at det ikke er akseptabelt med et gebyr på registreringer og omregistreringer, mens 38 prosent mener at det er greit. Blant båteiere som ikke har registrert båtene sine i registeret er den negative holdningen enda større; 60 prosent er mot, mens kun 27 prosent er for et slikt gebyr.

Figur 3.3 *Holdning til gebyr på registreringer og omregistreringer, mars 2000. Prosent*



Kilde: Norsk Gallup Institutt (2000)

Resultatet er ikke overraskende; befolkningen generelt mener at det er greit at småbåteierne selv må bekoste driften av registeret, fordi driften da ikke belastes offentlige budsjetter.

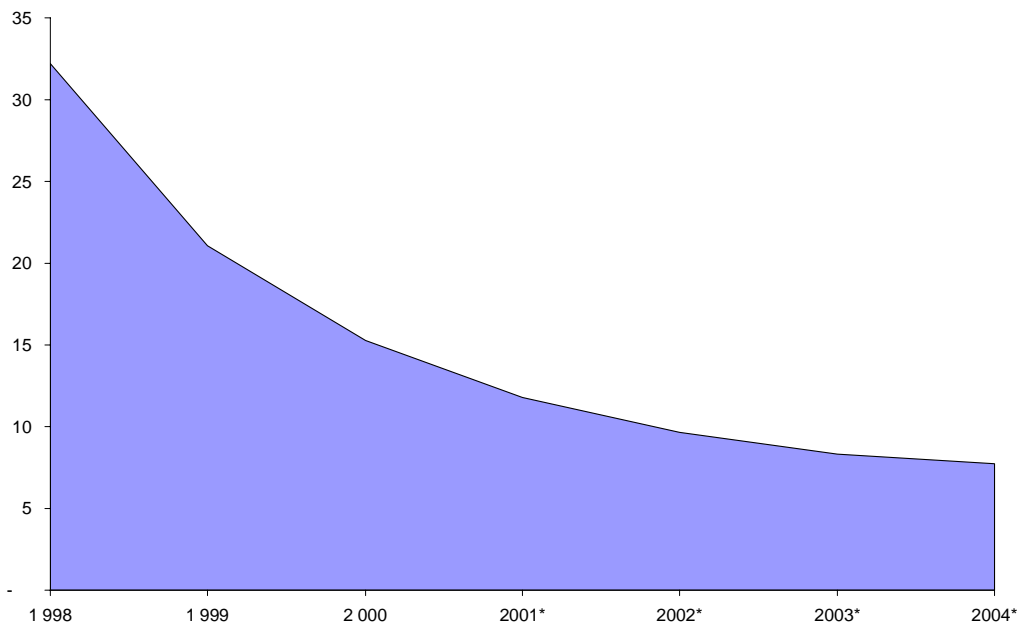
### 3.3 Småbåteiernes tidsbruk

Småbåteierne har også en kostnad i form av tidsbruk i forbindelse med Småbåtregisteret. For det første er det en engangskostnad ved registrering i form av den tiden som går med til montering av registreringsnummer. Denne anslår vi til å være ca. 15 minutter. For det andre er det en kostnad i tid ved både registrering og omregistrering av båten. Sistnevnte omfatter tid som går med til å skaffe, fylle ut og sende inn skjemaet. Tidsbruken vil variere fra de som har både skjema og opplysninger lett tilgjengelig til som må lete seg frem til både skjema og nødvendige opplysninger. Vi anslår imidlertid tiden til denne oppgaven til å være ca. 15 minutter i gjennomsnitt. Ved registreringer går det dermed med en halv time for båteierne, mens det går med et kvarter for omregistreringer.

Basert på opplysninger om antall registreringer og omregistreringer og en forutsetning om at et normalårsverk utgjør 1.650 timer vil båteiernes tidsbruk tilsvare ca. 80 årsverk fra opprettelsen og frem til i dag, hvorav 12 årsverk i 2001. Tids-

bruken for småbåteierne synker over tid og vil være på om lag åtte i 2004, se Figur 3.4.

Figur 3.4 Anslag på utvikling i antall årsverk for småbåteierne i forbindelse med Småbåtregisteret



Kilde: ECON/Småbåtregisteret

Note: \* betyr anslåtte tall

Ifølge Finansdepartementets veiledning i samfunnsøkonomiske analyser fra 2000 skal tidsbruk som er rimelig å anta at går på bekostning av fritid, verdsettes lik lønn etter skatt, dersom det ikke finnes egne verdsettingsundersøkelser.

Ifølge NOU 2001:26 "Om inntektsoppgjørene 2000-2001" er årslønn for alle grupper i 2000 279.900 kroner før skatt. Årslønn etter skatt blir da om lag 200.000 kroner. Vi bruker dette tallet for å beregne den samfunnsøkonomiske kostnaden ved småbåteierens tidsbruk. Fra 1998 til og med 2001 har den samfunnsøkonomiske kostnaden vært på om lag 16 millioner kroner, hvorav om lag to millioner kroner i 2001. I tråd med synkende årsverksinnsats venter vi at tidskostnaden vil synke mot om lag 1,5 millioner kroner i 2004.

### 3.4 Oppsummering av kostnadene

Som vi innledet kapitlet med er vi her ute etter å gi et anslag på de samfunnsmessige kostnadene ved driften av registeret.

I tolletaten har en hatt etableringskostnader frem til 1998 på til sammen 27,1 millioner kroner og driftskostnader frem til og med 2000 på 48,4 millioner kroner. Tar vi med forventet utgift i 2001 kommer vi til samlede driftskostnader på om lag 57 millioner kroner. De samlede kostnadene til opprettelse og drift av registeret frem til utgangen av 2001 vil dermed være på om lag 84 millioner kroner.

Dette er imidlertid kostnader som har vært høye på grunn av den oppbyggingsfasen registeret har vært igjennom. Driftskostnadene synker over tid og forventes i år å komme på i underkant av ni millioner kroner.

Gitt en effektivisering av driften av småbåtregisteret kan det forventes at registeret kan drives for om lag fire millioner kroner årlig.

Den tiden småbåteierne bruker på å registrere og omregistrere båtene sine er en samfunnsøkonomisk kostnad. Det kan forventes at småbåteierne samlet har brukt 80 årsverk på denne oppgaven frem til utgangen av 2001, hvorav om lag 12 i 2001. Dette tilsvarer om lag 16 millioner kroner (to millioner kroner i 2001).

Fremover forventes det at tidsbruken vil reduseres fordi de fleste småbåter vil være registrert, og vil derfor slippe de arbeidet det er å montere registreringsnummeret på båten. Vi forventer dermed at småbåteiernes tidskostnader vil stabilisere seg på om lag 1,5 million årlig.

Ved utgangen av 2001 vil de totale samfunnsøkonomiske kostnadene ved etablering og drift av Småbåtregisteret ha kommet opp i om lag 100 millioner kroner, hvorav om lag 11 millioner i 2001.

En vurdering av om videre drift av småbåtregisteret er fornuftig, er et spørsmål om de framtidige nyttevirkningene er større enn de framtidige kostnadene. Hvor store kostnader som tidligere er påløpt er altså ikke relevant. Vi har i dette kapitlet anslått de framtidige årlige samfunnsøkonomiske kostnadene ved driften av registeret kan komme ned på om lag 5,5 millioner kroner.



## 4 Nytten av registeret

I dette kapitlet skal vi vurdere nyttevirkningene av Småbåtregisteret. Som tidligere nevnt er det en rekke nåværende og potensielle anvendelser av registeret. Den samfunnsøkonomiske nytten av registeret er lik summen av verdien av disse anvendelsene. Et hovedproblem er at få av verdiene kan observeres direkte i form av at brukerne betaler for tilgangen til opplysningene i registeret eller i form av observerbare kostnadsbesparelser hos brukerne. Verdiene må derfor anslås.

Målet har vært å kvantifisere nytteverdien i kroner. Det har imidlertid vist seg svært vanskelig å kvantifisere mange av nyttevirkningene av registeret. Analysen er derfor i stor grad basert på en kvalitativ vurdering av virkningene. Dette er ikke bare et utslag av praktiske problemer. Også prinsipielt er det en rekke problemer knyttet til å tallfeste verdien av en del av virkningene. For eksempel er det ikke åpenbart hvordan den samfunnsøkonomiske verdien av færre båtulykker skal fastsettes.

Vi ser spesielt på nytten for politiettersforskning, trafiksikkerhet til sjøs, forsikringsformål og innkreving av skatt, avgifter, toll og gebyrer. I tillegg gir vi en kort beskrivelse av de andre nyttevirkningene av registeret som ble skissert ved opprettelsen av registeret i 1994. Til slutt ser vi spesielt på hvilken nytte småbåteierne har av registeret.

Opplysningene i dette kapitlet er hentet fra mange kilder. Hovedsakelig er de innhentet ved hjelp av intervjuer. En samlet vurdering av nyttevirkningene av Småbåtregisteret går frem av avsnitt 4.7.

### 4.1 Politiettersforskning

Omtalen i dette avsnittet baserer seg på informasjon fra personer i Justisdepartementet og politi- og lensmannsetaten, i tillegg til Småbåtregisteret.

Politiet vurderer selv å ha stor nytte av registeret. Havnepolitiet har tre stillinger som etterforsker båtulykker. De understreker at de vil få en vanskelig arbeidsituasjon dersom de i fremtiden ikke kan ha tilgang til et godt småbåtregister.

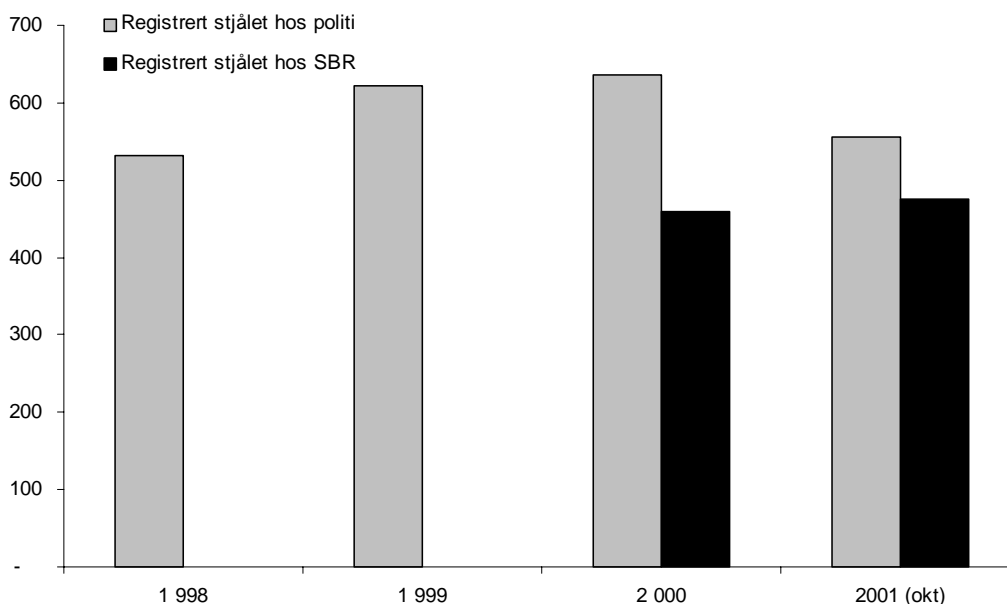
I dag har politiet tilgang til registeret via enkeltstående datamaskiner som er plassert ut i noen politidistrikt. I tillegg kan politiet ringe Småbåtregisteret for å få opplysninger fra registeret. I høst skal det lanseres en webbasert tvillingdatabase av registeret som politiet skal få tilgang til. Etter planen skal dette lanseres 1. desember 2001. Når dette er innført vil politiet få bedre tilgjengelighet til registeret.

### *Nytte i forhold til etterforskning av tyveri av båt*

Det er i hovedsak to typer tyverier av båter; brukstyverier og bedragerier. Brukstyverier er tyveri av båter med formål å forflytte seg fra A til B. Disse båtene gjenfinnes ofte ved at de etterlates på andres båtplasser eller dårlig fortøyd slik at andre reagerer og gir politiet beskjed. Bedragerier er tyverier som har til hensikt å videreselge båten. Det meste av slike båter omsettes i Norge, men en del går til Sverige. Ifølge politiet er en tommelfingerregel at om lag 90 prosent av tyveriene er brukstyverier. Småbåtregisteret mener imidlertid at denne andelen er 70-75 prosent.

I Figur 4.1 viser vi utviklingen i antall stjålne båter fra 1998 og frem til i dag. Siden Småbåtregisteret først startet denne typen registrering i 2000 oppgis både Småbåtregisterets og politiets tall. Politiets tall er noe høyere enn Småbåtregisterets siden politiet også registrerer tyveri av båter som ikke er registrert i Småbåtregisteret. Småbåtregisterets tall for stjålne båter baserer seg på melding fra politiet, FNH og båteiere.

*Figur 4.1      Utvikling i antall stjålne båter. Tall både fra Småbåtregisteret og politiet.*



Kilde: Småbåtregisteret

Registeret kan på en effektiv måte gi politiet opplysninger i forbindelse med etterforskning av tyveri og hjelpe politiet til lettere å finne frem til båter som er meldt stjålet. Havnepolitiets vurdering er at uten et slikt register ville det blitt vanskelig å drive etterforskning i slike saker.

I forbindelse med funn av båter og motorer som muligens er stjålet, kan politiet bruke Småbåtregisteret til å identifisere båten eller motoren, og tilbakeføre den til den rettmessige eieren.

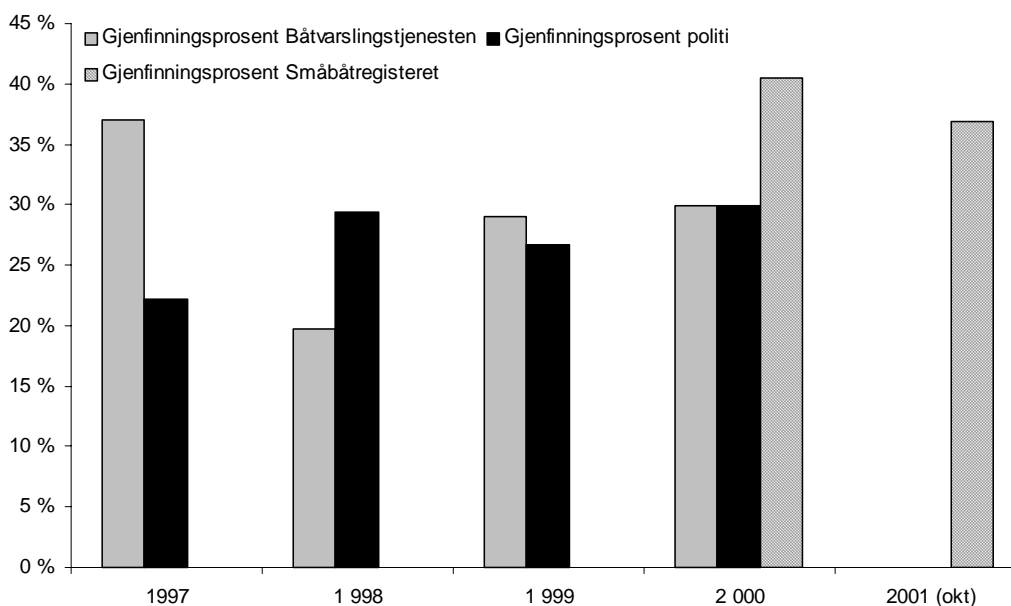
Registeret gir mulighet til å finne igjen eiere av båter som er forlagt av ulike årsaker. Politiet mener at dette er medvirkende årsak til at det i dag er svært få

båter som selges som hittegods i forhold til tidligere. Politiet mener at Småbåtregisteret har et potensiale til at dobbelt så mange båter blir gjenfunnet.

Figur 4.2 viser imidlertid at det ikke tegner seg noe klart mønster for utviklingen i gjenfinningsprosenten (antall gjenfunne i forhold til antall stjålne båter) over tid etter Småbåtregisteret ble opprettet. Tall fra politiet viser en ujevn utvikling over tid, men ser en isolert på tall fra 1997 og 2000 har gjenfinningsprosenten økt med åtte prosentpoeng. Tall fra Finansnæringens Hovedorganisasjons Båtvarslings-tjeneste viser imidlertid en nedgang på syv prosentpoeng i samme periode. Båtvarslings-tjenesten omfatter dyrere båter. Omfanget av antall stjålne og gjenfunne båter er derfor lavere enn i Småbåtregisteret og politiets tall. Småbåtregisteret egne tall for gjenfinningsprosenten fra 2000 og 2001 viser også en nedgang, men tallene for gjenfinningsprosenten i 2001 må vi forvente at øker over tid ettersom båter kan bli gjenfunnet lenge etter at de er registrert stjålet.

Siden ulike kilder gir ulikt bilde av utviklingen i gjenfinningsprosenten over tid, må vi konkludere med at vi ikke kan si noe sikkert om i hvilken grad Småbåtregisteret bidrar til at det finnes igjen flere stjålne båter.

Figur 4.2 Utvikling i gjenfinningsprosenten



Kilde: Småbåtregisteret/FNH Skadestatistikk

Småbåtregisteret mener selv at båter som er registrert lettere kan bli funnet igjen blant annet på grunn av at de samarbeider med politiet og FNH mht. søk i registeret og at det er varslings-systemer i registeret som gjør at den som registrerer blir gjort oppmerksom på at båten er meldt stjålet. Videre mottar Småbåtregisteret tips fra publikum som finner båter henlagt, båteiere sjekker listen over stjålne båter som ligger på Internett og melder fra om gjenfunne båter og ved at båtkjøpere sjekker om aktuelle båter er stjålet eller ikke. Småbåtregisteret forventer at det på sikt vil finnes igjen en høyere andel båter.

Fra Småbåtregisteret har vi fått opplyst at det ifølge politiets registre ble stjålet 636 båter i 2000. Av disse var 460 båter registrert i Småbåtregisteret, 103 regi-

strert i politiets gamle registre og 73 var uregistrert. Av båtene som var registrert i Småbåtregisteret ble det, ifølge Småbåtregisterets tall, funnet igjen 186 båter. Det vil si en gjenfinningsprosent på 40 prosent. Blant de båtene som var registrert i politiets gamle registre ble 37 båter funnet igjen, det vil si en gjenfinningsprosent på 35. Blant de uregistrerte ble kun 4 funnet igjen, det vil si fem prosent. Tallene for gjenfinningsprosentene tyder på at det er større mulighet til å finne igjen en båt dersom den står oppført i et register, i forhold til om den ikke er oppført i et register.

Her har vi altså to informasjonskilder som tilsynelatende trekker i ulike retninger. Samlet kan vi ikke se at antall båter som er gjenfunnet økt i takt med at båtregistrene er forbedret, det vil si overgang fra lokale registre til ett sentralt elektronisk register. I tillegg er antall registrerte båter økt betydelig. På den annen side, av de båtene som finnes igjen er de fleste registrert. Svært få helt uregistrerte båter blir funnet igjen.

Sjøpolitiet i Sverige uttrykker seg positivt til et småbåtregister i Norge. Det er en trend at tyverier av båter blir stadig mer internasjonalt, båter stjeles i ett land og flyttes til et annet for omsetning. Et norsk småbåtregister vil derfor sannsynligvis bli nyttig for det svenske politiet i fremtiden.

#### *Nytte i forhold til effektivitet*

Småbåtregisteret gjør at politiet sparer ressurser ved mer effektiv etterforskning av båter som er meldt stjålet og ved sporing av eier for båter som er gjenfunnet.

Småbåtregisteret gjør at politiet bruker mindre ressurser på etterforskning ved tyveri, skadeverk, kollisjoner, promillekjøring etc. I stedet for å bruke mye ressurser på å finne ulike opplysninger om enten eier, båt eller motor, har de nå tilgang til landsdekkende opplysninger. Ut fra de søkekriteriene som er tilgjengelige i Småbåtregisteret kan politiet komplettere mangelfullt utfylte anmeldelser og søke etter båter og motorer som ikke er kommet til rette.

Politiet gjennomfører jevnlig aksjoner for å finne stjålne båter. Slike aksjoner ble tidligere gjennomført på basis av politiets egne lokale registre og serienummeret på motorer og liknende, men kan i dag gjennomføres mer effektivt på basis av Småbåtregisteret.

Det er viktig for politiet at de har god tilgang til registeret døgnet rundt. Dagens ordning med utplassering av enkeltstående datamaskiner rundt om i politidistrikter, med alternativ å ringe registeret for å få opplysninger er imidlertid tungvint. Dette medfører at registeret enda ikke har oppnådd full utnyttelse for politiet. Tilgang til Småbåtregisteret webbaserte tvillingdatabase kan bedre tilgjengeligheten for politiet.

## **4.2 Trafikksikkerhet til sjøs**

I tillegg til politiet er det to organisasjoner vi har vært i kontakt med angående Småbåtregisteret og trafikksikkerhet til sjøs; Hovedredningssentralen på Sola og Redningsselskapet.

Hovedredningssentralen sier at de benytter Småbåtregisteret i ulike sammenhenger, og at de vil savne registeret dersom det forsvinner. De er imidlertid opp-tatt av at registeret må bli bedre for at de skal få full utnyttelse av det. Rednings-selskapet rapporterer at de ikke har positiv nytte av registeret.

Hovedredningssentralenes oppgaver er å koordinere søks- og redningsaksjoner. Hovedredningssentralene på Sola og i Bodø er knyttet direkte opp til databasen i Småbåtregisteret via enkeltstående datamaskiner. Forbindelsen er dermed døgn-åpen og kan gi opplysninger ved ulykker og andre hendelser. Registeret brukes til å finne opplysninger om enten båt eller båteier, i forbindelse med meldinger til Hovedredningssentralene.

I 2000 hadde Hovedredningssentralen på Sola over 1.000 aksjoner til sjøs. Antall meldinger til Hovedredningssentralen er høyere enn dette, men det foregår ingen systematisk registrering av antall meldinger.

For Hovedredningssentralen er verdien av registeret i hovedsak knyttet til tre forhold. Det første er når en båt finnes drivende i sjøen. Via Småbåtregisteret kan Hovedredningssentralen finne navn på eier. Ved å kontakte eier kan det raskt av-klares om det dreier seg om tyveri, om båten har slitt seg, eller om det er en ulykke.

Det andre er ved mottak av melding om savnet person. Ved hjelp av Småbåt-registeret kan Hovedredningssentralen raskt finne ut om vedkommende eier en båt, og hvilken båt personen eier. I slike tilfeller er for eksempel detaljer om båtens utseende svært viktig.

I begge disse tilfellene kan Småbåtregisteret bidra til at leteaksjoner enten ikke iverksettes eller blir hurtig avblåst. En leteaksjon vil raskt bli samfunnsøkonomisk kostbar ved at slike aksjoner involverer mange aktører. En redningsaksjon inne-bærer gjerne for eksempel involvering av helikopter, redningsskøyte og omdirig-ering av yrkestrafikk i tillegg til mange personer. Hovedredningssentralen har ikke gjort noe overslag på de samfunnsøkonomiske kostnadene ved redningsaksjoner, fordi slike kostnader er langt større enn Hovedrednings-sentralens egne kostnader. Hovedredningssentralen antar at leteaksjoner er blitt avverget som følge av hurtig identifikasjon og kontakt med eier.

Hovedredningssentralen opplyser at det frem til i dag ikke har blitt reddet menneskeliv på grunn av Småbåtregisteret. Gitt at tid er en kritisk faktor ved redningsaksjoner til sjøs kan vi ikke se bort fra at hurtig avklaring av eierforhold i fremtiden kan ha betydning ved en redningsaksjon. Dersom Småbåtregisteret skulle komme til nytte slik at menneskeliv spares vil dette ha stor nytteverdi for samfunnet. Verdien av et menneskeliv settes i NOU 1997:3 "Om Rednings-tjenesten" til 16,5 millioner kroner.

Det tredje tilfellet hvor Småbåtregisteret kommer til hjelp i Hovedrednings-selskapets arbeid er når båter av ulike grunner ikke har lesbart registrerings-nummer (på grunn av brann, bevisst fjerning etc). Slike båter kan likevel identifi-teres via andre opplysninger som HIN-kode, motornummer etc.

## 4.2.1 Kontroll av CE-merking

Det er Sjøfartsdirektoratet som har tilsynsmyndighet for CE-merking av båter. Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn med produsenter, forhandlere og importører av fritidsbåter og utfører stikkprøvekontroll av ferdigstilte båter. Direktoratet kan pålegge produsenter, forhandlere og importører å trekke fritidsbåter tilbake fra markedet dersom de enten mangler CE-merket og/eller dokumentasjon, eller er uriktig CE-merket. Sjøfartsdirektoratet mener at det er grunn til å anta at båter som ikke er CE-merket kan gi en dårligere sikkerhet enn CE-merkede båter.

CE-merking skal medvirke til at båter som ferdes i norske farvann tilfredsstiller visse krav til sikkerhet. Direktivet trådte i kraft 16. juni 1998 og gjelder alle båter med skroglengde mellom 2,5 og 24 meter. Ansvar for merking ligger på produsenten eller importøren av båter fra tredjeland til EØS-området. Disse er for en stor del bedrifter, slik at kontroll av korrekt CE-merking ikke forutsetter at de har et småbåtregister tilgjengelig.

Det er spesielt i to tilfeller Småbåtregisteret kan være til nytte for Sjøfartsdirektoratet i deres tilsynsrolle. Det er ved privat import av båter fra tredjeland, eller båter produsert etter 16. juli 1998 fra EØS-området og av selvbygde båter som omsettes før femårsfristens utløp. En annen løsning for kontroll av CE-merking hadde vært at Tollvesenet kontrollerer for dette i forbindelse med innfortolling av båter. Det foregår en dialog mellom Sjøfartsdirektoratet og Toll- og avgiftsdirektoratet om dette.

Selv om det ikke er snakk om mange båter det er aktuelt å føre tilsyn med hvor Småbåtregisteret kan være til nytte, fremholder Sjøfartsdirektoratet at direktoratets tilsynsjobb blant disse båtene er svært viktig når det gjelder sikkerhet til sjøs. Dette begrunnes med at de anser det som sannsynlig at sikkerheten blant ikke CE-merkede båter er lavere enn blant merkede. Lavere sikkerhet kan i sin ytterste konsekvens bety tap av menneskeliv.

Sjøfartsdirektoratet er kritisk til dagens ordning i Småbåtregisteret hvor båter kan bli registrert uten korrekt CE-merking. Selvbygde båter omregistreres ved omsetting før femårsfristens utløp. Dette gjøres fordi Småbåtregisteret mangler hjemmel til å nekte slik registrering eller omregistrering. Direktoratet mener at dette fører til at publikum føler at de har fått myndighetenes godkjenning noe som gjør Sjøfartsdirektoratets tilsynsrolle med disse fartøyene svært vanskelig og ressurskrevende. Etter Sjøfartsdirektoratets mening vil problemet bli løst ved at Småbåtregisteret får hjemmel til å nekte registrering av båter som ikke er i tråd med forskriftene om CE-merking.

## 4.3 Forsikringsformål

Omtalen i dette avsnittet baserer seg på samtaler med Finansnæringens Hovedorganisasjon, to forsikringsselskap og politiet.

Forsikringsselskapenes nytte av registeret er til dels den samme som politiets. Den informasjonen som fremkommer her bygger til dels på informasjon fra avsnittet om politietterforskning.

Forsikringsselskapene er positive til Småbåtregisteret. De er av den oppfatning at effekten av registeret vil øke etter hvert og at det dermed også vil bli lettere å forsvare investerings- og driftskostnadene.

Det er ifølge Finansnæringsens Hovedorganisasjon (FNH) i dag totalt om lag 500.000 fritidsbåter over "jolle" størrelse i Norge. I tillegg er det mellom 300.000 og 500.000 mindre farkoster som jolle, kajakk og kano. Rundt om 280.000 av fritidsbåtene er forsikret. Premien bestemmes ut fra blant annet båtens forsikringssum, båtmerke, modell, årgang og dekningsomfang. Det gis rabatt for ulikt sikkerhetsutstyr, men ikke for registrering i Småbåtregisteret. FNH har ikke vurdert å gi rabatt for registrering i Småbåtregisteret siden registeret er obligatorisk.

Forsikringsselskapene driver en Båtvarslingstjeneste via FNH i samarbeid med politiet hvor også tollvesenet (Småbåtregisteret), kystvakten, Redningsselskapet, båtmarinaer, fergesteder, båtforeninger, rutegående skip og enkeltpersoner er med. Varslingstjenesten omfatter båter med en verdi på over 150.000 kroner. Varsling skjer ved at detaljerte opplysninger om båten blir sendt ut til de samarbeidende enhetene.

### 4.3.1 Tyveri av båter

Som nevnt i avsnittet om nytte for politiet finnes det i hovedsak to typer tyverier av båter; brukstyverier og bedragerier.

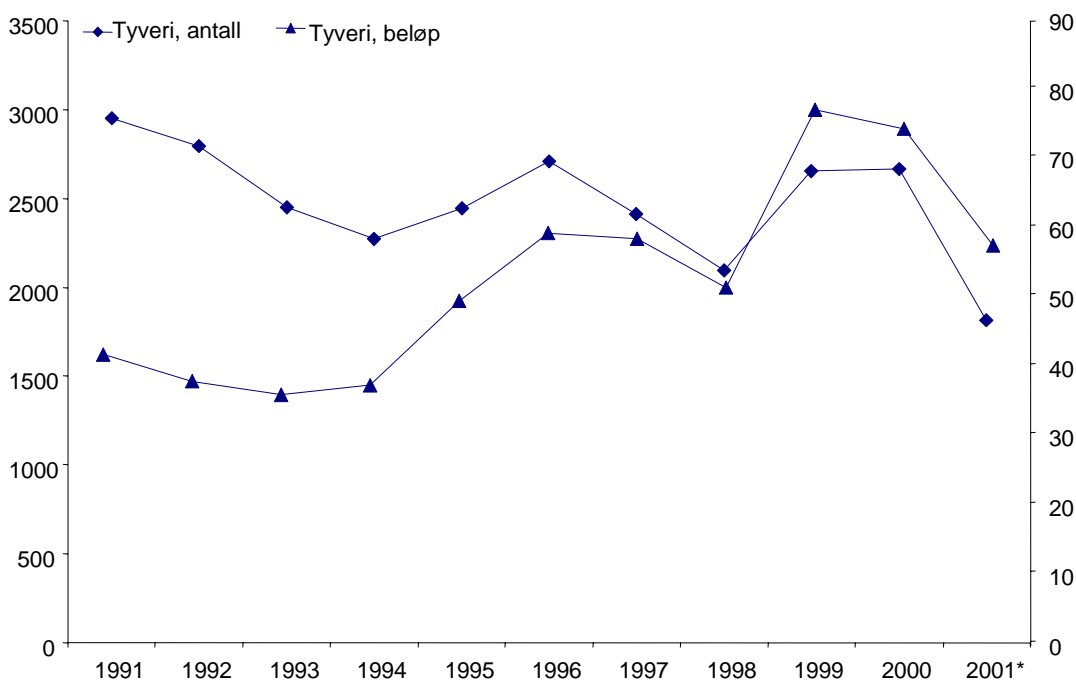
Finansnæringsens Hovedorganisasjon (FNH) tror ikke at Småbåtregisteret kan redusere omfanget av brukstyverier, men at det kan øke sannsynligheten for gjenfinning av stjalne båter. Når det gjelder bedragerier kan registeret ha en viss positiv tyveriforebyggende effekt. Effekten oppnås både ved at båtkjøpere kan sjekke listen over stjalne båter som ligger på Tollvesenets Internettsider og ved at det finnes varslingssystemer i registeret som skal hindre registrering av en båt som er meldt stjålet. I tillegg kan registeret gjøre det vanskeligere å registrere båter som ikke eksisterer og dermed forebygge forsikringssvindel. FNH mener at registeret ennå er i en oppbyggingsfase, og at en derfor ennå ikke fått full effekt av registeret.

FNH registrerer også tall for tyveri, men tallene inneholder både tyveri *av* båter og tyveri *fra* båter, se Figur 4.3. Tallene blir derfor høyere enn tallene for tyveri av båter som Småbåtregisteret og politiet opererer med.

På nittitallet har antall tyverier ligget på om lag 2.500 årlig, med unntak av 1998, hvor antallet lå nærmere 2.000. Årsaken til nedgangen i 1998 mener FNH skyldes dårlig vær den sommeren, noe som medførte en dårlig båtsesong med mye landligge. Tallene viser en topp i 1999 og 2000. For 2001 tyder tall for 1. og 2. kvartal og prognosene for resten av året på at antall tyverier vil reduseres til under 2.000.

Gjennomsnittlig erstatningsbeløp har derimot steget kraftig i perioden, fra om lag 24.000 til 31.000 årlig. Selv om ikke antall tyverier stiger, stiger likevel den gjennomsnittlige erstatningsutbetalingen per skadetilfelle, noe som har sin årsak i at båtsparken har gjennomgått en oppgradering i perioden; båtene blir stadig dyrere.

Figur 4.3 Utvikling i antall tyverier fra og av båter (venstreaksen) og erstatninger fra tyverier fra og av båter (i millioner kroner på høyreaksen). For 2001 er det oppgitt forventede tall



Kilde: Finansnæringens Hovedorganisasjon

Note: \* betyr anslåtte tall

Forsikringsnæringen mener at veksten i antall tyverier ville ha vært noe høyere uten båtregisteret. De mener imidlertid at registerets betydning for tyveritallene fremdeles er nokså liten. Betydningen vil øke ved høyere registreringsandel, etter hvert som rutineene for å melde stjalne båter til registeret via politiet i stigende grad blir etterlevd og etter hvert som det blir kjent for potensielle tyver at risikoen for å oppdage tyveri øker på grunn av registeret.

Forsikringsselskapene mottar årlig et økende antall skademeldinger på båtforsikring forårsaket av for eksempel tyveri, brann, havari etc. Kun om lag 20 prosent av økningen kan forklares med økning i antall forsikrede båter. Resten skyldes økning i skadefrekvensen, hovedsakelig grunnet båtbrann. Samtidig øker erstatningene mer enn antall skader på grunn av at stadig mer kostbare båter rammes av skade eller tyveri. Et forsikringsselskap forklarer økningen i erstatningene etter tyveri med at tyvene er blitt mer profesjonelle og velger båter med høy verdi.

Tall for utviklingen i antall stjalne båter gir ikke noe godt bilde på hvor stor sannsynlighet det er for at en båt skal bli stjålet. Ved en økning i båtsparken vil et stabilt antall båter som stjeles faktisk medføre at tyveririsikoen reduseres, alt annet like. Variasjoner i båtbruk fra sesong til sesong spiller også inn, noe som vi ser på tallene fra 1998, både i tallene fra politiet i Figur 4.1 og fra FNH i Figur 4.3.

Småbåtregisteret virker noe effektiviserende på det arbeidet forsikringsselskapene utfører i forbindelse med melding om stjalne båter ved at de kan gjøre oppslag i registeret for å få supplerende informasjon som kan identifisere båten. Det er primært i tilknytning til tyverier, men også i forbindelse med forsøk på svindel.



Effektiviseringseffekten er imidlertid totalt sett liten fordi forsikringsselskapene ikke har direkte tilgang til opplysningene i registeret noe som medfører dobbelt-registrering av opplysninger ved registrering av opplysninger fra forsikrings-takere.

### **4.3.2 Obligatorisk ansvarsforsikring**

Det eksisterer i dag ingen obligatorisk ansvarsforsikring for båter, slik det finnes for biler. I dag kreves det at den som blir påført skaden må bevise at den som forårsaket skaden opptrådte uaktsomt. Skader som kommer som følge av hende-lige uhell dekkes ikke av dagens ansvarsforsikring.

Tall fra Forsikringsnæringens Hovedorganisasjon (FNH) viser at det er om lag 280.000 fritidsfartøyer i Norge som har en eller annen type forsikring. Ansvars-forsikring inngår i de fleste. Omfanget av skade forårsaket av båt er vanskelig å fastslå. Tall fra FNH viser at det de siste årene er blitt erkjent erstatningsansvar for om lag 200 skadetilfeller årlig, med en erstatningsutbetaling på om lag en million kroner årlig. Dette tallet inneholder imidlertid ikke de skadene hvor det ikke har blitt bevist at den som forvoldte skaden opptrådte uaktsomt. Det inneholder heller ikke de skader som påføres av båter uten ansvarsforsikring. Om-fanget av skader forvoldt av båter er derfor høyere enn tallene fra FNH tilsier.

Et av de viktigste argumentene mot en obligatorisk ansvarsforsikring har vært at vi ikke har hatt et register over båter i Norge. Siden Småbåtregisteret i dag antas å inneholde om lag 80 prosent av de registreringspliktige småbåtene i Norge, vil dette kunne brukes som grunnlag for opplysninger om småbåtflåten i Norge. Dersom obligatorisk ansvarsforsikring skal innføres, forutsetter det altså at vi har et register over småbåter i Norge.

Obligatorisk ansvarsforsikring vil gjøre at ansvar foreligger uavhengig av om noen har skyld i skaden (objektivt ansvar), så lenge båten forårsaket den. Uskyldige som blir pårent vil dermed lettere få erstatning.

## **4.4 Innkreving av skatt, avgifter, toll og gebyrer i tilknytning til båter og båtmotorer**

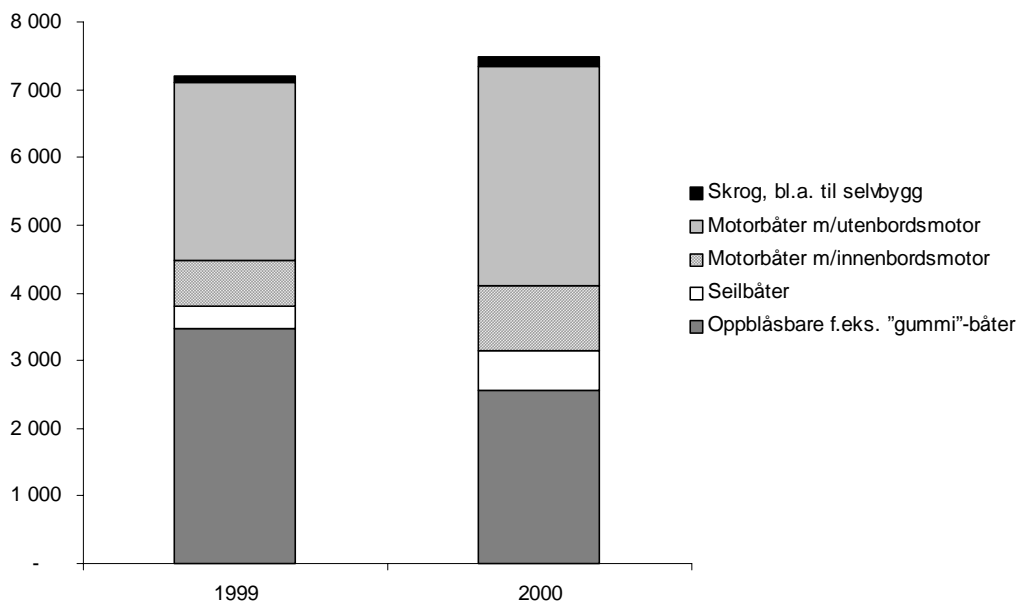
### **4.4.1 Motvirke ulovlig innførsel av småbåter**

#### *Fortolling*

Tolletaten har ansvar for fortolling av båter som tas inn til landet. Omfanget av importerte båter vises i Figur 4.4. Totalt dreier det seg om over 9.000 båter årlig.

Importstatistikken er basert på tall fra SSB, som i hovedsak benytter seg av data fra tollvesenets innførselsdeklarasjoner. I dette tallmaterialet inngår både nye og brukte båter. Noen få båter over 15 meter, som derfor er registreringspliktige i Skipsregistrene, inngår i tallene.

Figur 4.4 Importstatistikk for lystfartøyer, 1999 og 2000



Kilde: Statistisk sentralbyrå/Småbåtregisteret

Toll- og avgiftsdirektoratet gjennomførte i 1996-1998 en bransjekontroll av lystbåtbransjen. Kontrollen var en bedriftskontroll og gikk både på innbetalt moms og HK-avgift.

Resultatet av kontrollen ble, ifølge direktoratet, at av 199 kontrollerte bedrifter fikk 149 etterberegning og 45 saker ble anmeldt til politiet. Aksjonen medførte at 28 millioner kroner ble innkrevd. Småbåtregisteret var ikke deres viktigste hjelpemiddel på det tidspunktet fordi det da nettopp var blitt opprettet og derfor var mangelfullt. I dag ville imidlertid registeret ha vært til stor hjelp ved en slik aksjon.

Tolletaten bemerker i rapporten fra bransjekontrollen at spesielt seilbåter blir importert til landet fordi vi i Norge har få produsenter av seilbåter. Før Småbåtregisteret ble innført fantes det ingen registreringsplikt for seilbåter i noe offentlig register. Etaten mener derfor at det tidligere har vært svært enkelt å smugle seilbåter inn til landet fordi ingen seilbåter har vært registrert, noe som har vanskeliggjort kontroll med båter.

### Registrering

Når importerte båter skal registreres i Småbåtregisteret, skal det legges frem et fortollingsdokument. Dersom eier ikke kan legge frem dette dokumentet, sjekkes det med Tollvesenet om båten er rettmessig innfortollet.

Dersom båten ikke er fortollet, vil oppfølging for eventuelt å kreve inn toll, moms og HK-avgift bli foretatt av Tollvesenet. Etter at båten er fortollet kan den registreres i Småbåtregisteret. Båter som er smuglet inn i landet får dermed ikke registrere seg i registeret. Etter hvert som registeret blir komplett vil dette forenkle prosessen med å identifisere innsmuglede båter.

## 4.4.2 Statens innkrevingsentral

Statens innkrevingsentral har til enhver tid om lag 400.000 utestående krav. De ønsker å bruke Småbåtregisteret for å finne dekningsobjekt. Opprinnelig vurderte Toll- og avgiftsdirektoratet at det ikke fantes hjemmel til masseutlevering av opplysninger til dette formålet. Det ble imidlertid gitt åpning for slik tillatelse dersom Datatilsynet ga sitt samtykke, noe Datatilsynet gjorde i januar 2000. Det er nå altså tillatt å samkjøre eller koble opplysninger mellom Statens innkrevingsentral og Småbåtregisteret.

De tekniske løsningene for slik samkjøring er nå under utarbeidelse og ventes å komme i drift på begynnelsen av 2002. Samkjøring vil etter planen skje to ganger årlig.

## 4.5 Nytte for andre

### 4.5.1 Forskning og samfunnsplanlegging

De fleste som ønsker, og som får utlevert, opplysninger fra Småbåtregisteret er ulike private aktører som får spesifiserte markedsoversikter. Både båtbransjen, brukerorganisasjoner, forsikringselskaper og aviser er blant brukerne.

Det er så langt ikke så mange på myndighetssiden som bruker Småbåtregisteret, men eksempler finnes både på sentrale og lokale myndigheter. Både Havnelovutvalget og Sjøfartsdirektoratet samt noen kommuner har fått opplysninger.

Til forskning er registeret til nå vært brukt kun én gang, og da i forbindelse med en studieoppgave.

### 4.5.2 Beredskapsformål

Småbåtregisteret mener at de kan bedre mulighetene for informasjon, statistikk og sivil beredskapsplanlegging, blant annet ved å kunne få frem data om størrelsen på båter i enkelte deler av landet, og nå frem til riktig eier av disse båtene med informasjon. Direktoratet for sivilt beredskap vil, ifølge sentralenheten av Småbåtregisteret, benytte seg av registeret i forbindelse med oljerasjoner i fredstid jf. egen forskrift (Alminnelige forskrifter for oljerasjoner i fredstid) som er til høring.

I tillegg har Sjøforsvaret vært i kontakt med Småbåtregisteret for å få en oversikt over aktuelle båter som kan brukes i beredskapssammenheng.

### 4.5.3 Miljøvern (gjenvinning)

Båtbransjen har arbeidet for å få på plass en returordning for kasserte småbåter. I denne prosessen har Småbåtregisteret bidratt med statistiske opplysninger samt å demonstrere Tollvesenets vrakmeldingssystem for biler som kan danne mal for et eventuelt vrakmeldingssystem for båter. Småbåtregisteret opplyser at det nå er ett år siden de sist var i kontakt med initiativtakerne.

Småbåtregisteret mener at deres elektroniske register over småbåter kan være et godt hjelpemiddel i arbeidet til å få til en miljømessig god løsning for innsamling av utrangerte båter for gjenvinning.

#### 4.5.4 Forbrukerundersøkelser

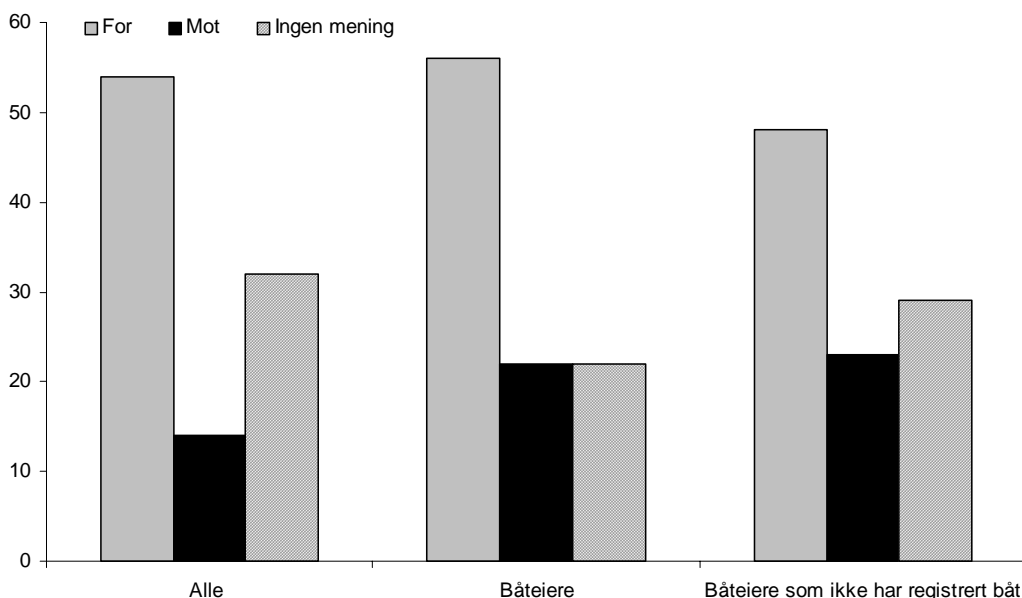
Småbåtregisteret kan for eksempel være til nytte for Statistisk sentralbyrå, forbrukerkontorer, private meningsmålingsinstitutter, etc. ved å ta ut statistikk fra registeret. Det er mange muligheter for koblinger av data fra registeret. Det kan for eksempel tas ut statistikk på spesielle båttyper som eies av en gitt aldersgruppe bosatt i et gitt område.

### 4.6 Brukerne

Vi har vært i kontakt med én brukerorganisasjon og én bransjeorganisasjon. De er begge kritiske til Småbåtregisteret. Ingen av dem kan i dag se at de har noen nytte av registeret.

Det ble i 2000 foretatt en ekstern brukerundersøkelse av Småbåtregisteret, hvor blant annet holdningen til Småbåtregisteret ble kartlagt. Som vist i Figur 4.5 er over halvparten av både befolkningen generelt og småbåteiere positiv til et sentralt småbåtregister. Selv blant småbåteiere som ikke har registrert båten sin i registeret er 48 prosent tilhengere av et sentralt småbåtregister.

Figur 4.5 Holdning til Småbåtregisteret, mars 2000



Kilde: Norsk Gallup Institutt (2000)

Det er et flertall for et småbåtregister i alle politiske partier. Flertallet er minst blant de som stemmer Høyre eller Kristelig Folkeparti og størst blant de som stemmer Venstre.

Småbåteierne kan ha nytte av registeret i forbindelse med kjøp av småbåt, både ved at de kan få mulighet til å bedre å sjekke om båten er registrert stjålet og ved

at registeret gjør at de potensielt i fremtiden kan få muligheten til registrere pant i båten. Dette går vi nærmere inn på i det følgende.

#### **4.6.1 Klarlegge eierforhold ved kjøp og salg av småbåter**

Småbåtregisteret kan i dag bidra med opplysninger om eierforhold i forbindelse med kjøp og salg. Etter hvert som andelen registreringspliktige båter nærmer seg 100 prosent, kan manglende registrering i Småbåtregisteret tyde på at det er noe galt med for eksempel eierforholdet eller båten som er til salgs.

Registeret kan brukes til å sjekke om båter eller motor er stjålet, verifisering av båter, motorer eller eierforhold i forbindelse med kjøp. På Tollvesenets Internett-sider finnes det lister over båter som er registret stjålet. Disse sidene oppdateres to ganger ukentlig på bakgrunn av opplysninger fra politiet, varslingstjenesten i Finansnæringsens Hovedorganisasjon og båteiere.

#### **4.6.2 Pant i småbåter**

I Ot.prp. nr 35 som ligger til grunn for Småbåtregisteret står det at er ønskelig med sikker informasjon om båter, mest mulig lik den som allerede er etablert for motorvogner. Både båtbransjen og finansieringsinstitusjonene kan ha behov for å få tinglyst salgspant i båter. Dette vil innebære en bedre kredittsikring på området og større mulighet for potensielle båt kjøpere til å unngå konflikt med tidligere rettighetshavere.

I dag skal småbåter under 15 meter registreres i Småbåtregisteret. Imidlertid kan båter mellom 10 og 15 meter frivillig registreres i NOR (Norsk Ordinært Skipsregister). En årsak til at noen båteiere velger en slik løsning er at registrering i NOR gir rettsvern for pant, mens registrering i Småbåtregisteret ikke gir slikt rettsvern. Ifølge statistikk fra Skipsregistrene var det i 1999 om lag 2000 båter frivillig registrert i NOR, som er registreringspliktige i Småbåtregisteret.

Brukerorganisasjoner har ytret ønske om at småbåter skal kunne være et panteobjekt ved lån. Dette er i dag vanskelig fordi tinglyst pant i båt ikke registreres i Brønnøysundregistrene.

Det har vært arbeidet med en slik løsning fra både Brønnøysundregistrene og Småbåtregisteret. På bakgrunn av et forslag fra Brønnøysundregistrene sendte Justisdepartementet i 1998 ut et forslag om å endre rettsvernreglene for salgspant og utleggspant i fritids- og småbåter. Meningen var å bringe disse reglene på linje med de reglene som gjelder for salgspant og utleggspant i motorvogner. Det vil si at panteretten må tinglyses i Løsøreregisteret og at den blir beskyttet mot godtroende erververe av båten eller rettigheter i båten. I arbeidet ble det sett på som viktig å klarlegge muligheten for at Småbåtregisteret og NOR kunne bli samkjørt, slik at det ble tilstrekkelig for en båt kjøper å kontakte Småbåtregisteret for å finne eventuelle heftelser. Skipsregistrene avviser i mai 2000 at det vil være mulig å samkjøre NOR og Småbåtregisteret slik at det vil være tilstrekkelig for en båt kjøper å undersøke i Småbåtregisteret for å finne eventuelle heftelser.

Høringsrunden avdekket, ifølge Justisdepartementet, at endringsforslaget ikke var uproblematisk, blant annet på grunn av den dobbeltregistreringen som foregår i NOR og Småbåtregisteret. Slik dobbeltregistrering vil i forbindelse med nye regler for pantsettelse kunne skape et uoversiktlig system for godtroende erververe fordi det må gjøres undersøkelser i tre registre; Småbåtregisteret, NOR og Løssøreregisteret. Justisdepartementet avsluttet dermed saken september 2000.

Dette førte til at Norges Båtbransjeforbund, som var den eneste brukerorganisasjonen som ved opprettelsen støttet Småbåtregisteret, ikke lenger støtter Småbåtregisteret.

Småbåtregisteret samarbeider med Brønnøysundregistrene om å løse problemet med at godtroende erververe har tre registre å forholde seg til, slik at det i fremtiden skal bli mulig for småbåteiere å bruke båten som panteobjekt. Brønnøysundregistrene mener at de er i ferd med å løse de problemene som Justisdepartementet tar opp og at det ikke er lenge til at de igjen vil ta opp forslaget. Dersom det blir gitt klarsignal vil Brønnøysundregistrene i løpet av kort tid kunne ha klart et system som har samme form som dagens register for motorvogner. For Brønnøysundregistrene vil et slikt register medføre lite ekstraarbeid og små utviklingskostnader.

Bransjeorganisasjonene har vært i kontakt med finansieringsinstitusjoner som ser på småbåter som et interessant panteobjekt. Større banker som ECON har vært i kontakt med gir imidlertid varierende signaler om pant i småbåter, selv om panten kan registreres i Brønnøysundregistrene.

## **4.7 Oppsummering av nytte og potensiell nytte**

I dette kapitlet vil vi oppsummere de samfunnsøkonomiske nytteverdiene som etter ECONs vurdering er de viktigste. Vi deler nytten inn i nytte som er utløst av registeret per i dag, og nytte som kan komme av registeret fremover.

Det er noen effekter som forutsetter et register over småbåter for å kunne realiseres. Dette gjelder spesielt nyttevirksomheter som kan komme av registeret i fremtiden, som for eksempel obligatorisk ansvarsforsikring og pant i småbåter. Slike ordninger må vurderes på et selvstendig grunnlag, for eksempel ved hjelp av nytte-kostnadsanalyser. Dersom myndighetene finner det fornuftig å gjøre vedtak som forutsetter eksistensen av et sentralt småbåtregister, betyr det at man implisitt allerede har tatt stilling til spørsmålet om nytten av registeret er høyere enn kostnadene.

### **4.7.1 Nyten av Småbåtregisteret i dag**

#### *Effektivitet*

Hovedredningsentralen rapporterer at Småbåtregisteret gjør at de hurtigere kan komme i kontakt med eier for eksempel i forbindelse med funn av drivende båt, og dermed eventuelt kan la være å sette i gang eller hurtig avblåse en pågående redningsaksjon. En redningsaksjon til sjøs krever innsats fra mange personer og

utstyr både i Hovedredningssentralen og andre. En hurtig avblåsing av unødvendige aksjoner kan vi derfor forvente at har en høy samfunnsøkonomisk nytteverdi.

Politiet rapporterer at registeret virker effektiviserende på deres arbeid med etterforskning av båter som er meldt stjålet og på sporing av eier til båter som er funnet henlagt.

Forsikringselskapene rapporterer også at Småbåtregisteret i noen grad virker effektiviserende på deres arbeid. Dette kan vi imidlertid ikke lese ut fra utviklingen i forsikringspremiene på båt. Premiene er ikke redusert som følge av eventuelle kostnadsbesparelser. Vi legger derfor ikke stor vekt på denne nytten.

### *Sikkerhet til sjøs*

Småbåtregisteret kommer til nytte i Hovedredningssentralens arbeid ved søk etter savnet person. Registeret kan brukes til å finne ut om den savnede eier en båt, og hvilken type båt det eventuelt er. Det er ikke rapportert at registeret på denne måten har vært med på å redde liv på grunn av at søk etter savnet person raskt har blitt satt i gang på rett sted. Men siden vi vet at tid er en kritisk faktor i redningsaksjoner kan vi selvsagt ikke se bort i fra at Småbåtregisteret øker sannsynligheten for å redde menneskeliv. Dersom et liv blir reddet på grunn av Småbåtregisteret eksistens vil dette ha en svært stor nyttevirkning. Verdien av et menneskeliv er i NOU 1997:3 "Om Redningshelikoptertjenesten" satt til 16,5 millioner kroner.

### *Tyverier av båt*

#### *Tyveri*

70 til 90 prosent av de båtene som stjeles er såkalte brukstyverier. Småbåtregisteret har sannsynligvis ingen positiv forebyggende effekt på denne typen tyverier. Resten av tyveriene, det vil si mellom 10 og 30 prosent, er såkalte bedragerier. På denne typen tyverier har registeret sannsynligvis en viss forebyggende effekt. Frem til oktober i år er det registrert stjålet om lag 550 båter hos politiet, hvorav da sannsynligvis mellom 50 og 150 båter er bedragerier. Dette har en nytteverdi for småbåteierne også i den forstand at en båtkjøper løper en mindre risiko for å kjøpe tyvegods. Siden vi imidlertid ikke er i stand til å skille ut den tyveriforebyggende effekten av å ha båten registrert i Småbåtregisteret i forhold til andre tyveriforebyggende effekter, kan vi ikke tillegge denne typen forebyggende effekt særlig vekt i den videre analysen.

#### *Gjenfinning*

Det tegner seg ikke noe klart mønster for utviklingen i gjenfinningsprosenten over tid. Ulike kilder gir ulikt bilde av utviklingen i gjenfinningsprosenten. Vi har derfor konkludert med at vi ikke kan si noe sikkert om utviklingen. Årsaken til at gjenfinningsprosenten ikke er blitt høyere i den perioden registeret har eksistert kjenner vi ikke. Det kan enten bety at Småbåtregisteret ikke har hatt noen klar, positiv effekt på gjenfinningsprosenten, eller det ha andre årsaker, som for eksempel at politiet i perioden har brukt mindre ressurser på å etterforske båttyverier. Basert på de opplysningene vi har er det ikke mulig å tillegge gjenfinning av båter særlig nytteverdi.

### *Motvirke smugling*

Ved å ha et register over småbåter kan smugling av småbåter til Norge reduseres. Dette skjer via at registrering av importerte båter ikke er mulig uten at eieren kan fremlegge bevis på tolldokumentasjon. I tillegg vil etter hvert båter som er smuglet inn og som derfor ikke er registrert, skille seg ut i båtparken.

Merk at vi ikke kan regne inn ekstra momsinnbetalinger som en nytte ved registeret. Skatteinnbetalinger er en inntektsoverføring mellom privat og offentlig sektor. Siden et register i seg selv vil motvirke smugling kan en imidlertid regne reduserte kostnader til kontroll som en nyttevirkning. Vi har ikke tall som antyder hvor mye dette kan dreie seg om, men antar at det kan ligge en betydelig samfunnsøkonomisk nytteverdi av en slik effekt av registeret.

## **4.7.2 Potensiell nytte**

For de potensielle nyttevirkningene som vi skisserer her vil et register over småbåter være en forutsetning for gjennomføring. Blir det for eksempel bestemt at det skal innføres en obligatorisk ansvarsforsikring, så forutsetter et slikt vedtak eksistensen av et register over småbåter.

### *Sikkerhet til sjøs*

#### *Kontroll av CE-merking*

Dersom Småbåtregisteret får hjemmel til å nekte registrering av småbåter som ikke er i tråd med EU-direktivet om CE-merking, vil dette hindre denne typen båter å komme inn på det norske markedet, noe som kan bedre sikkerheten til sjøs.

### *Obligatorisk ansvarsforsikring*

Når Småbåtregisteret blir komplett blir det mulig å innføre en obligatorisk ansvarsforsikring. Det kan virke skadeforbyggende.

### *Dekningsobjekter for Statens Innkrevingsentral*

Fra neste år vil Statens innkrevingsentral bruke Småbåtregisteret til å finne dekningsobjekter, noe som kan effektivisere arbeidet deres.

### *Pant i småbåter*

Småbåteiere kan ha nytte av at småbåter kan brukes som panteobjekt. Dette er kun mulig dersom en har en unik identifisering av panteobjektet, slik som i Småbåtregisteret.



## 5 Frivilliga Båtregisteret i Sverige

Vi vil i dette kapitlet beskrive hvordan det svenske frivillige båtregisteret blir drevet. Sverige hadde tidligere et statlig register som ble lagt ned og overført til privat drift. Motivet for omtalen av det svenske registeret er å se om dette er en modell som også kan velges for det norske registeret.

Vi baserer omtalen av Frivilliga Båtregisteret i Sverige i hovedsak på intervjuer med representanter for registeret, med en tidligere leder av det obligatoriske registeret i Stockholm fylke, som også var med på oppstarten av det frivillige registeret i Sverige, med sjøpolitiet i Stockholm og med Larmtjänst (eid av forsikringsselskapene). Våre vurderinger av dette registeret i forhold til det norske registeret finnes i avsnitt 5.3.

### 5.1 Statlig, obligatorisk register i Sverige

I 1988 ble det opprettet et statlig register over fritidsbåter i Sverige, med formål å få et register som kunne bidra til å få kontroll av orden og sikkerhet til sjøs og for planlegging av trafikken av fritidsbåter. Registeret skulle også kunne brukes som grunnlag for planlegging av småbåthavner og lette arbeidet i forbindelse med ettersøking av båter.

Alle båter som ikke ble brukt i yrkesmessig trafikk, med motor på over 14 Hk og alle båter på over fem meter med enten motor eller seil som fremkomstmiddel var registreringspliktige. Registeret var ment å være selvfinansierende. De registrerte båtene ble ilagt en årlig avgift på 30 svenske kroner, men dette var ikke nok til å dekke statens utgifter. I perioden 1989 til 1992 ble det årlig bevilget midler til mellom 50 og 60 årsverk. Båteierne måtte selv sørge for å skaffe synlig registreringsmerke på båten.

I 1992 inneholdt registeret 270.000 båter. Tidligere leder av registeret i Stockholm fylke anslår antall registreringspliktige båter i 1988 til å være om lag 375.000.

Registeret var underlagt Sjøfartsverket i Sverige, men ansvaret for registeret ble lagt til fylkene. Det var ingen sentralt ansatte, men det var en samarbeidsgruppe som møttes noen ganger i året. Denne gruppen utarbeidet forslag og informasjon til fylkene i tillegg til å samarbeide med Larmtjänst. Et problem med det obligatoriske registeret var at det ikke ble krevd dokumentasjon ved registrering av båt, slik at det var mulig å registrere båter som ikke eksisterte. Registeret var tilknyttet

en sentral database driftet av det svenske vegvesenet. Herfra fikk man månedlige oppdateringer av adresser. Både politiet, sjøredningstjenesten og skattemyndighetene hadde tilgang til opplysningene i registeret.

I 1992 ble det besluttet å legge ned det obligatoriske fritidsbåtregisteret i Sverige, blant annet ut fra begrunnelsene at det ikke bar sine kostnader og at det var et inngrep i den enkeltes integritet. Tidligere leder for Stockholm fylkes register mener at registeret ble lagt ned som en direkte følge av politiske beslutninger. Moderaterna hadde som valgløfte at dersom de kom til makten skulle båtregisteret legges ned, noe de gjennomførte da de vant valget i 1992. Mot nedleggelsen var bl.a. Kustbevakningen, Statens räddningsverk, Generaltullstyrelsen, Rikspolisstyrelsen, länsstyrelsen i Göteborg och Bohus, Värmlands och Jämtlands län, Larmtjänst og Svenska Stöldskyddsföreningen.

## 5.2 Frivillig båtregister i privat regi

Ved nedleggelsen ble det gitt anledning for andre å overta registeret slik at det kunne drives videre på frivillig basis. Forsikringsbransjen i Sverige kom frem til at den kunne senke sine årlige skadekostnader med ca. 11 millioner svenske kroner ved å ha et register. Forsikringsforbundet i Sverige bestemte seg derfor å gi i oppdrag til Svenska Stöldskyddsföreningen (SSF) å drive registeret videre med finansiering fra de ulike forsikringsselskapene.

SSF gikk ut med en forespørsel om registrering i det frivillige båtregisteret til de båteierne som en kunne oppnå kontakt med via det gamle registeret, det vil si 200.000 av 270.000. I dag oppgis det fra SSF at antall registrerte båter er 165.000. SSF anslår selv at ca. 60.000 forsikrede båter mangler i registeret. I dag inneholder registeret både båter med motor, seilbåter, robåter, seilbrett, kanoer og kajaker.

I dag er det altså etablert et register over forsikringstakere og deres forsikringsobjekter. Å registrere seg i registeret er gratis for forsikringstakerne. All informasjon som skal legges inn i registeret kommer fra forsikringsselskapene. Det er i dag tre personer ansatt i SSF til drift av Frivilliga Båtregistret, finansiert av forsikringsselskapene. Deres hovedoppgave er å registrere og rette opp feil i den informasjonen som kommer fra forsikringsselskapene. Forventet kostnad ved drift av registeret er for 2002 om lag 2,7 millioner svenske kroner. Kostnader forsikringsselskapene har ved å innhente og oversende nødvendige opplysninger for registrering av båter i det frivillige båtregisteret er holdt utenom.

Registrering i Frivilliga Båtregistret i Sverige skjer på bakgrunn av utfylt skjema og at båten er forsikret. Det foregår ikke dokumentkontroll av eierskap. Siden registeret er frivillig vil båten ved eierskifter bli stående i registeret med gammel eier dersom ny eier ikke ønsker å stå i registeret. Adresseendringer oppdateres ikke automatisk, så en er avhengig av at båteier gir opplysninger om adresseendring til forsikringsselskapet sitt, og at dette i sin tur gir beskjed til SSF. Båteier får ikke noe registreringsbevis, de mottar kun en datautskrift med opplysninger om navn, adresse, registreringsnummer etc. Selv om det på denne måten er relativt mange kilder til feil i registeret, sier både sjøpolitiet og Larmtjänst at de registrerte opplysningene er nokså pålitelige.

Både SSF, forsikringsselskapene, sjøpolitiet og sjøredningstjenesten har tilgang til registeret.

Politiets og Larmtjänsts hovedproblem med det frivillige registeret er at det inneholder for få båter. Larmtjänst anslår at det er under halvparten av småbåtene som er registrert. Politiet sier derfor at de hadde mer nytte av det statlige registeret.

## **5.3 Hovedforskjeller mellom den norske og den svenske ordningen**

Hovedforskjellen mellom de to landenes småbåtregistre ligger i at den svenske ordningen er frivillig, mens den norske er obligatorisk. Dette fører til ulike innretninger og effekter av registrene.

### **5.3.1 Kostnader**

Vi har ikke tall for kostnadene til opprettelsen av det svenske registeret, vi sammenligner derfor bare driftskostnadene ved de to registrene.

Driftskostnadene for Frivilliga Båtregisteret i Sverige er i dag på ca. 2,7 millioner kroner årlig. I tillegg kommer de kostnadene som forsikringsselskapene har ved å innhente og oversende nødvendige opplysninger for registrering av båter. Disse kjenner vi imidlertid ikke omfanget av.

Det norske registeret kan forventes å ha oppunder ni millioner i driftskostnader i år. Ved en omorganisering av driften av registeret kan det forventes å komme ned på om lag fire millioner i årlig driftskostnad.

### **5.3.2 Kvalitet**

Den største forskjellen på de to registrene er dekningsgraden. Det er anslått at det svenske registeret inneholder under halvparten av småbåtene i Sverige, mens det er anslått at det norske Småbåtregisteret i dag inneholder om lag 80 prosent av de registreringspliktige båtene. Veksttakten i dekningsgrad er høyere i det norske registeret enn i det svenske.

En lav dekningsgrad reduserer verdien av nyttevirkningene fra registeret.

### **5.3.3 Oppsummering**

Å endre fra dagens obligatoriske register til et frivillig register vil sannsynligvis medføre en reduksjon i driftskostnadene, men samtidig en reduksjon i dekningsgraden. En stor reduksjon i dekningsgraden vil medføre at mange av dagens nyttevirkninger ikke vil bli så store, samtidig som potensielle nyttevirkninger av registeret vil bli utelukket.

Brukerorganisasjonen og bransjeorganisasjonen er de eneste vi har vært i kontakt med som eksplisitt uttrykker ønske om at den obligatoriske ordningen som vi i dag har blir lagt ned, og eventuelt erstattet med et frivillig register for eksempel lik den svenske løsningen.

## 6 Samlet vurdering av Småbåtregisteret

For at Småbåtregisteret skal opprettholdes som et obligatorisk register, må den samfunnsøkonomiske nytten overstige den samfunnsøkonomiske kostnaden. Vi sammenstiller i dette kapitlet våre vurderinger av den samfunnsøkonomiske nytten og kostnadene av Småbåtregisteret.

Småbåtregisteret vært i en etablerings- og oppbyggingsfase. Kostnader og nytte frem til i dag vil vi se nærmere i 6.2.

Over tid må den samfunnsøkonomiske nytten overstige den samfunnsøkonomiske kostnaden for at videre drift skal kunne forsvares. Dette kommer vi tilbake til i avsnitt 6.3.

### 6.1 Kostnader og nytte av Småbåtregisteret

Kostnadene ved opprettelsen og driften av registeret er gjennomgått i kapittel 3. Her konkluderer vi med at de samlede kostnadene frem til og med 2001 er på om lag 84 millioner kroner. Driftskostnadene i år kommer på oppunder ni millioner kroner, mens det kan forventes at en omorganisering av oppgavene vil få de årlige kostnadene ned mot om lag fire millioner kroner årlig. I tillegg kommer småbåteierernes tidskostnader. Fra igangsettelsen og frem til og med 2001 har vi beregnet tidskostnadene til om lag 16 millioner kroner, hvorav om lag to millioner kroner i 2001. Vi forventer at kostnaden reduseres over tid og vil utgjøre om lag 1,5 millioner kroner i 2004.

Nyttevirkningene av Småbåtregisteret ble gjennomgått i kapittel 4. Nyttens er frem til i dag i hovedsak knyttet til effektivitetsgevinster, og da spesielt Hovedredningsentralen. Småbåtregisteret kan medvirke til hurtig sporing av eier ved funn av drivende båt. Slike opplysninger kan gjøre at redningsaksjoner enten ikke trenger å bli igangsatt eller kan hurtig avblåses, noe som kan ha stor nytteverdi for samfunnet. Også politi og tollmyndigheter kan ha effektiviseringsgevinster fra registeret. I tillegg kan vi ikke se bort fra muligheten for at registeret kan medvirke til å målrette søk etter savnede personer, noe som kan være kritisk ved redningsaksjoner til sjøs. Verdien av et menneskeliv er satt til 16,5 millioner kroner i NOU 1997:3 "Om Redningshelikoptertjenesten".

Når det gjelder registerets tyveriforebyggende effekt og nytten ved gjenfinning av båter har vi ikke funnet noen påviselig effekt. Årsaken til dette kan være eksterne

forhold som for eksempel en reduksjon i antall etterforskere av båttyverier i politiet.

Potensiell nytte ble også gjennomgått i kapittel 4. Felles for de potensielle nyttevirkningene er at de forutsetter et godt register over småbåter for å kunne settes i verk. Slik nytte kan for eksempel være knyttet til sikkerhet til sjøs; kontroll av CE-merking av båter og innføring av obligatorisk ansvarsforsikring, eller den kan være knyttet til identifikasjon av dekningsobjekter til Statens Innkrevingsentral.

## 6.2 Totale nytte og kostnader frem til i dag

Ved etableringen av et register vil det nødvendigvis koste mer i etableringskostnader enn hva en kan forvente å få igjen i nyttevirkinger før registeret begynner å bli komplett.

De totale samfunnsmessige kostnadene frem til og med 2001 har vi beregnet til om lag 100 millioner kroner.

Selv om vi ikke har kunnet anslått noe beløp på nyttevirkningene frem til i dag, mener vi at det virker urimelig at disse kan overstige 100 millioner kroner. Vi mener derfor at frem til i dag har ikke den samfunnsmessige nytten av registeret oversteget de samfunnsmessige kostnadene ved opprettelsen og drift av Småbåtregisteret.

## 6.3 Nytte og kostnader fremover

Ved en vurdering av videre drift av Småbåtregisteret er det den samfunnsøkonomiske nytten av registeret fra i dag og fremover som er viktig. På sikt må det være sannsynlig at nyttevirkningene av registeret er høyere enn kostnadene ved driften.

Vi tar derfor utgangspunkt i de årlige samfunnsøkonomiske kostnadene ved driften av registeret. I år er disse sannsynligvis på oppunder 12 millioner kroner. Ved en omorganisering med sentralisering av oppgavene slik Småbåtregisteret har skissert som et alternativ kan det forventes at de årlige kostnadene kommer ned på om lag 5,5 millioner kroner. På sikt forventer vi altså at kostnadene ved drift av registeret vil reduseres.

Det virker ikke urimelig at nytten av Småbåtregisteret kan overstige 5,5 millioner kroner årlig, men det er fremdeles vanskelig å si noe sikkert om netto nytte av registeret er positiv. En indikasjon på at nytten av et sentralt register er større enn kostnadene er at private interesser finner det lønnsomt å drive et frivillig småbåtregister i Sverige. Det må bety at de finner at deres gevinster er større enn kostnadene.

I tillegg er det viktige samfunnsinstitusjoner som politi og redningstjeneste som rapporterer stor nytteverdi av registeret. Dette taler isolert sett for at vi fortsatt bør ha et register over småbåter i Norge.

Vår konklusjon blir derfor at det sannsynligvis er samfunnsøkonomisk lønnsomt å fortsette driften av et obligatorisk register over småbåter i Norge, forutsatt at kostnadene reduseres i den størrelsesorden den sentrale enheten av Småbåtregisteret selv mener er realistisk.

# Intervjuliste

Offentlige enheter i Norge	Havnepolitiet Onsøy lensmannskontor Justisdepartementet Sjøfartsdirektoratet Skipsregistrene i Bergen Toll- og avgiftsdirektoratet Det sentrale Småbåtregisteret Brønnøysundregisteret Hovedredningsentralen
Private enheter i Norge	Forsikringsnæringens Hovedorganisasjon Gjensidige If Redningsselskapet Kongelig Norsk Båtforbund Norges Båtbranseforbund DnB K-bank
Sverige	Stölskyddsregisteret; det Frivilliga Båtregistret Sjøpolitiet i Stockholm Larmtjänst En tidligere medarbeider i både statlig og frivillig båtregister Sjøfartsverket

---

## Litteraturliste

Forskrift om registrering og merking av småbåter av 31. desember 1997 nr. 1469.

Innst. O. nr. 37 (1999-2000): *Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Ulf Erik Knudsen om lov om opphevelse av lov av 19. august 1994 nr. 57 om registrering av fritids- og småbåter.*

Lov om fritids- og småbåter av 26. juni 1998 nr. 47.

Norsk Gallup Institutt (2000): *Markedsundersøkelse – registrering av småbåter i Norge.* På oppdrag av Toll- og avgiftsdirektoratet og Småbåtregisteret.

Ot.prp. nr. 35 (1993-94): *Om lov om registrering av fritids- og småbåter.*