



Sjøfartsdirektoratet  
Norwegian Maritime Authority



# Utredning av Obligatorisk småbåtregister

Del 2: Innretning og plassering



# Obligatorisk småbåtregister – Innretning og plassering

## Innhold

Konklusjon og oppsummering.....	5
Bidragsyttere .....	6
Bakgrunn og mandat .....	6
Struktur .....	6
Definisjoner og forkortelser .....	7
Avgrensinger.....	7
Fartøy .....	7
Småbåtregister .....	7
Obligatorisk registrering.....	8
Oppsummering av del 1 og omfang av registeret .....	8
Kort historikk .....	8
Status i dag .....	9
Mulighet for å registrere fartøy i NOR.....	9
Organisering av Redningsselskapets frivillige småbåtregister.....	9
Hvordan har våre naboland innrettet småbåtregisteret? .....	10
1    Hva er problemet, og hva vil vi oppnå? .....	10
1.1    Effektiv drift.....	11
1.2    Tilgang på kvalifisert arbeidskraft.....	11
1.3    Kvalitet på tjenesten.....	11
1.4    Deling av data .....	11
1.5    Geografiske hensyn .....	12
2    Hvilke tiltak er relevante?.....	12
2.1    Nullalternativet: Det opprettes ikke et obligatorisk småbåtregister .....	12
2.2    Alternativ 1: Småbåtregisteret er eid og driftes av det offentlige.....	12
2.3    Alternativ 2: Småbåtregisteret er offentlig eid, men driftes av en privat aktør igjennom tjenestekonsesjon .....	13
2.4    Alternativ 3: Småbåtregisteret er offentlig eid, men driftes av flere private aktører igjennom tjenestekonsesjoner .....	14
3    Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene? .....	14
3.1    Status i våre naboland .....	14

3.2	Offentlighet, arkiv og deling av data .....	14
3.3	Håndtering av overskudd fra registerdrift .....	15
3.4	Finansiering av Redningsselskapets arbeid .....	16
3.5	Sanksjoner .....	17
4	Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt? 18	
4.1	Generelle forutsetninger .....	19
4.2	Antall ansatte for å drifte et register .....	19
4.2.1	Ansatte i driftsfase .....	19
4.2.2	Saksbehandlings-/driftskostnader – oppdatering i del 1 .....	20
4.2.3	Ansatte i etableringsfase .....	20
4.2.4	Opplæring/effektivitet for saksbehandler .....	21
4.2.5	Betydning av antall ansatte .....	21
4.3	Utviklingskostnader .....	21
4.4	Kostnader forbundet med tjenestekonsesjoner .....	22
4.5	Tilgjengelig historikk .....	23
4.6	Reduksjon i redningstjenestens kapasitet .....	23
4.7	Aktuelle aktører og geografiske hensyn .....	23
4.7.1	Alternativ 1: Tjenestenivå .....	24
4.7.2	Alternativ 1: Aktører .....	24
4.7.3	Alternativ 1: Geografiske hensyn .....	25
4.7.4	Alternativ 1: Vurdering av ulike lokaliseringer .....	26
4.7.5	Alternativ 2 og Alternativ 3: Aktører .....	28
4.7.6	Alternativ 2 og Alternativ 3: Geografiske hensyn .....	28
4.8	Private tjenesteleverandører av offentlige oppgaver .....	29
4.9	Utfordringene som oppstår ved registreringsplikt og behovet for faglig kompetanse .....	29
4.10	Gevinst med samlokalisering .....	30
4.11	Langsiktig stabilitet .....	31
4.12	Portal / System (NOR / RS/Brønnøysund) .....	31
4.12.1	Sjøfartsdirektoratet .....	31
4.12.2	Redningsselskapet – teknisk løsning .....	31
4.12.3	Øvrige innspill .....	32
5	Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor? .....	32
5.1	Sammenstilling av samfunnsøkonomiske virkninger .....	32
5.2	Geografisk plassering av et register driftet av Sjøfartsdirektoratet .....	33
5.2.1	Sentralisert integrert modell .....	34

5.2.2	Vurdering av plassering ihht. Retningslinjer for plassering av statlige arbeidsplasser ..	34
5.2.3	Desentralisert modell i distriktene .....	35
6	Anbefaling og konklusjon .....	36
6.1	Tilbakemelding fra eksterne på drift av et småbåtregister .....	37
7	Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring? .....	39
7.1	Introduksjon og formål.....	39
7.2	Kundefokus og overgangsperiode .....	39
7.3	Deling av informasjon og informasjonsflyt.....	40
7.4	Sanksjoner .....	41
7.5	Strukturering av gebyr og årsavgift .....	41
7.5.1	Gebyr for nyregistrering .....	41
7.5.2	Gebyr for omregistrering.....	41
7.5.3	Gebyr for nytt registreringsnummer/merke .....	41
7.5.4	Årsavgift.....	42
7.5.5	Oppsummering av gebyr og årsavgift.....	42
7.6	Innkrevingsarbeid .....	43
7.7	Innretning .....	43
7.7.1	Samhandling mellom registrene og fare for dobbeltregistrering.....	43
7.7.2	Registreringskrav .....	43
7.7.3	Behandling av personvernopplysninger .....	44
7.7.4	Registreringsplikten og sletting av fartøy fra NOR < 15m og småbåtregisteret .....	44
7.7.5	Frivillig registrering og merkeplikt .....	45
7.8	Avsluttende bemerkning .....	45
8	Lovforslag .....	46
8.1	Forslag til lov om registrering av nærings- og fritidsfartøy under 15 meter .....	46
8.2	Kommentarer til lovforslag registrering av nærings- og fritidsfartøy under 15 meter.....	49
8.3	Endringer i eksisterende lovverk .....	53
	Referanseliste.....	55

## Konklusjon og oppsummering

Sjøfartsdirektoratet anbefaler at oppgaven med å drifte et obligatorisk småbåtregister legges til en offentlig etat i henhold til alternativ 1 i denne utredningen. Det er allerede etablert gode løsninger for å drive et småbåtregister hos både private og offentlige aktører. Sjøfartsdirektoratet legger dermed til grunn at det vil være liten forskjell i drifts- og utviklingskostnader mellom de offentlige og private alternativene. Bakgrunnen for at Sjøfartsdirektoratet anbefaler at et obligatorisk småbåtregister driftes av en offentlig aktør, er at formålet med å føre et register over norske småbåter i all hovedsak kan sies å være et offentlig ansvar. Registeret skal gi bedre oversikt over eierskap av fartøy og informasjon om selve fartøyet, slik at man lettere kan avklare redningsaksjoner, forhindre kriminalitet, ivareta miljø- og klima, mv. Sjøfartsdirektoratet mener at dette er et statlig anliggende.

Registerføring har også tradisjonelt vært en statlig oppgave. En statlig etat kan ha et langsiktig nøytralt perspektiv, uten selv å ha økonomiske interesser i registeret. Ved å holde et obligatorisk småbåtregister ikke-kommersielt, kan deler av et eventuelt overskudd tas ut for å over tid for å automatisere løsninger og videreutvikle grensesnitt opp mot andre aktører som ønsker innsyn i registeret. Sjøfartsdirektoratet har vært i kontakt med våre naboland, samt flere sentrale aktører i markedet, og dette er en løsning som fremstår som både vanlig og akseptert i markedet.

Sjøfartsdirektoratet har vært i dialog med flere offentlige etater og private organisasjoner angående drift av registeret, blant annet Kystverket, Fiskeridirektoratet, Brønnøysundregisteret og Redningsselskapet. Det er variasjon både i problemstillingene de er opptatt av og hvor de stiller seg på de sentrale punktene. Det er imidlertid flere av disse aktørene som enten ønsker et offentlig drevet register generelt eller spesifikt peker på at Sjøfartsdirektoratet bør tillegges eventuell opprettelse og drift av et obligatorisk småbåtregister.

Videre har geografisk plassering blitt diskutert. Et sentralt moment er hvorvidt opprettelsen av et obligatorisk småbåtregister faller under videreføring av eksisterende virksomhet eller etablering av ny virksomhet. Sjøfartsdirektoratet har tolket dette som en videreføring av eksisterende virksomhet og anbefaler derfor at småbåtregisteret legges til Bergen hvor Sjøfartsdirektoratets avdeling for skipsregistrene ligger. Skipsregistrene er ansvarlig for NOR og NIS. Dette anses overordnet sett som den beste løsningen på bakgrunn av kostnader, opplæring, og allerede etablert fagmiljø. En slik ordning sammenfaller også med hvordan våre naboland har innrettet registrene sine. Dersom registeret derimot skal vurderes utfra regjeringens retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og statlig tjenesteproduksjon, har Sjøfartsdirektoratet tolv kontorer langs kysten som har sentralitetsklasse 3 eller høyere og kan legge til rette for etablering i både eksisterende og eventuelle nye kontorer i ønsket sentralitetsklasse, inkludert hovedkontoret i Haugesund som også utgjør et betydelig fagmiljø (Sentralitetsindeksen, oppdatert 20.06.2023).

Sjøfartsdirektoratet foreslår at det innføres et lavt årsgebyr, som sammen med gebyr for nyregistrering og omregistrering vil finansiere driften av registeret. Informasjon om gebyr finnes i kapittel 7.6. Årsgebyret bør være av en viss størrelse for å sikre at eierskap forblir oppdatert ved skrotning/videresalg. Sjøfartsdirektoratet foreslår at dette skal være på om lag 200 kroner. Det er forventet at årsgebyret vil føre til et visst overskudd på registerføringen. Sjøfartsdirektoratet foreslår at deler av overskuddet benyttes til å videreutvikle automatiserte og digitale løsninger for registeret.

Et viktig moment som blir belyst i denne utredningen er at Redningsselskapet i dag drifter et frivillig småbåtregister. Redningsselskapet har opplyst at dette småbåtregisteret gir dem direkte og indirekte inntekter på totalt ca. 34,5 millioner kroner, noe som finansierer opp til ti frivillige redningsskøyter.

Verdien av dette redningsarbeidet er anslått til å være 269 millioner kroner (Albertsen m.fl. 2023). Redningsselskapet har uttalt at dersom inntekten fra det frivillige småbåtregisteret bortfaller, vil de måtte kutte sin redningskapasitet tilsvarende. Sjøfartsdirektoratet er bekymret for sjøsikkerhetseffekten ved et eventuelt bortfall av disse fartøyene, og anbefaler derfor at Redningsselskapets tap kompenseres.

## Bidragstyttere

Denne utredningen er gjennomført av Sjøfartsdirektoratet. Direktoratet har hentet inn bistand og kommentarer fra Redningsselskapet, Politidirektoratet, Fiskeridirektoratet, Brønnøysundregisteret og Miljødirektoratet m.fl. Grunnet kort leveringsfrist i kombinasjon med ferieavvikling internt og eksternt har ikke Sjøfartsdirektoratet hatt mulighet til å avklare anbefalingene fullt ut med overnevnte organisasjoner, og ønsker derfor å påpeke at anbefalingen og konklusjonen kommer fra Sjøfartsdirektoratet. Bidragstytternes innspill vil komme frem i de avsnittene som omhandler tema de har uttalt seg om.

## Bakgrunn og mandat

Regjeringen har besluttet å utrede opprettelsen av et obligatorisk småbåtregister. Ansvaret for denne utredningen er gitt til Nærings- og fiskeridepartementet, Klima- og miljødepartementet<sup>1</sup> og Justis- og beredskapsdepartementet. På bakgrunn av dette har Nærings- og fiskeridepartementet gitt Sjøfartsdirektoratet i oppdrag å utrede opprettelsen av et obligatorisk småbåtregister.

Denne utredningen har to deler. Den første delen omhandler hvorvidt det bør opprettes et småbåtregister, mens den andre delen omhandler en hensiktsmessig innretting ved opprettelse og drift av et slikt register. Dette inkluderer forslag til nødvendige lovendringer, samt en vurdering av hvorvidt driften av et eventuelt register bør legges til en offentlig eller privat aktør.

Direktoratet har også blitt bedt om å innhente innspill fra offentlige og private aktører, hvorav Miljødirektoratet, Fiskeridirektoratet, Politidirektoratet og Redningsselskapet er navngitt, sammen med Sakkyndig råd for fritidsfartøy. Dette er gjort, og innspill fra disse organisasjonene er oppsummert i kapittel 6 – anbefaling og konklusjon.

Dette dokumentet inneholder del to av denne utredningen og skal leveres til Nærings- og Fiskeridepartementet den 4. september.

Utredninger er delt inn i åtte kapitler og et innledende kapittel som tar for seg struktur, avgrensninger og bakgrunn og historikk for obligatorisk registrering.

## Struktur

I henhold til oppdragsteksten Sjøfartsdirektoratet, som angitt av Nærings- og fiskeridepartementet i brev av 13.02.23 og 13.04.23 skal direktoratet i praksis besvare tre spørsmål. Det første omhandler opprettelsen av et obligatorisk småbåtregister. Som omtalt er dette spørsmålet besvart i del en av utredningen. Videre skal direktoratet (en) vurdere om registeret skal driftes av en offentlig myndighet eller av en privat organisasjon. Med utgangspunkt i dette skal direktoratet (to) vurdere hvilke private eller offentlige aktører som er aktuelle, før man (tre) tar stilling til om og hvor et eventuelt register kan og bør plasseres geografisk. Rapporten er forsøksvis strukturert slik at disse spørsmålene blir vurdert i denne rekkefølgen, før man konkluderer for hvert spørsmål i kapittel 6.

## Definisjoner og forkortelser

I denne utredningen benyttes det flere begreper og forkortelser. Disse er oppsummert under.

Tabell 1– Begrep og definisjoner

Begrep	Definisjon
Næringsfartøy	Enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann, og som utelukkende eller hovedsakelig brukes i næringsvirksomhet.
Fritidsfartøy	Enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann med største lengde på inntil 24 meter, og som brukes utenfor næringsvirksomhet.
Småbåt	Næringsfartøy under 15 meter og fritidsfartøy under 15 meter.
FNH	Finansnæringsens hovedorganisasjon, siden 2013 Finans Norge
Lengde på næringsfartøy	Største lengde fra forkant av forreste del av skroget til akterkant av akterste del av skroget, jf. forskrift om måling av skip og flyttbare innretninger § 2
Lengde på fritidsfartøy	Skrogets lengde (LH) etter NS-EN-ISO-8666 Mindre fartøy – Hoveddata
HRS	Hovedredningssentralen
NOR	Norsk ordinært skipsregister
NIS	Norsk internasjonalt skipsregister
Realregister	Med realregister menes grunnbok, skipsregister (herunder NIS og NOR), luftfartøyregister og lignende rettighetsregister ordnet etter de formuesgoder som rettigheten gjelder.
RS	Redningsselskapet
Småbåtregister	Et småbåtregister er ikke et realregister, men snarere en oversikt over båter. Fartøyene i registeret vil være omfattet av de alminnelige reglene for løvsøre i godtroervervloven, og registrering her gir derfor ikke rettsvern i seg selv.

## Avgrensinger

### Fartøy

Denne utredningen omfatter næringsfartøy og fritidsfartøy under 15 meter. Bakgrunnen for dette er at fartøy fra 15 meter eller mer er underlagt registreringsplikt i skipsregisteret NOR og dermed ikke er relevant for utredningen. Alle henvisninger til begrep som «fartøy», «næringsfartøy», «fritidsfartøy», «småbåter» eller lignende henviser til fartøy under 15 meter dersom ikke annet er påpekt.

### Småbåtregister

Når det gjennom utredningen refereres til småbåtregister, menes et fremtidig register basert på utfallet av utredningen med mindre noe annet er påpekt. Redningsselskapet har et register for

fritidsbåter opp til 15 meter som kalles Småbåtregisteret. Dette registeret må ikke forveksles med begrepet småbåtregister som benyttes i denne utredningen.

### Obligatorisk registrering

Det vil videre i utredningen bli referert til obligatorisk registreringsplikt i stedet for et obligatorisk småbåtregister. Dette er for å sikre at det ikke blir noe forvirring knyttet til nærings- og fritidsfartøy som allerede står registrert i NOR. Sjøfartsdirektoratet anbefaler at disse fartøyene får oppfylt sin registreringsplikt ved å være registrert i NOR uten at de i tillegg skal registreres i et nytt småbåtregister. Som tilsynsmyndighet vil direktoratet ha behov for en oversikt over alle fartøy i et felles register, men dette kan eksempelvis håndteres ved at både NOR-registeret og Småbåtregisteret avgir informasjon til en felles database. En konkret definisjon av omfanget av registreringsplikten og godkjente registre hvor et fartøy oppfyller denne, vil følge i lovutkastet som er vedlagt i denne delen av utredningen.

### Oppsummering av del 1 og omfang av registeret

I del en av denne utredningen anbefalte Sjøfartsdirektoratet at det bør opprettes et obligatorisk småbåtregister for alle næringsfartøy under 15 meter og alle fritidsfartøy inntil 4,5 meter, samt alle fritidsfartøy under 4,5 meter som har en motor med større ytelse enn 25 hk/19 kW. Samtidig anbefalte Sjøfartsdirektoratet at fritidsfartøy som faller utenfor registreringskravet, likevel skal være underlagt krav om merking. Dette for at det skal være enklere å kontakte eier av fartøyet ved behov, for eksempel i forbindelse med en redningsaksjon.

Direktoratet anbefalte også at det opprettes et småbåtregister, og at registreringsplikten oppfylles ved registrering i enten NOR eller i dette nyopprettede registeret. Videre holdes det fast at NOR forblir et realregister med mulighet for å registrere rettigheter i fartøy, mens småbåtregisteret utformes som et register med oversikt over fartøy og eier.

Sjøfartsdirektoratet anbefalte videre at de to registrene innrettes på en slik måte at informasjon kan samles i en felles database og hentes ut av alle aktørene som har en berettiget tilgang på informasjon. Sjøfartsdirektoratet anbefalte at registeret blir gebyrfinansiert.

Hvorvidt anbefalingen tilsluttes av Stortinget, er per nå ikke avklart. Sjøfartsdirektoratet har i del to av denne utredningen lagt til grunn at disse anbefalingene blir etterfulgt. I praksis betyr dette at Direktoratet utreder innretning og plassering av et småbåtregister under en forutsetning om at registreringsplikten vil inkludere alle fartøy som omtalt over. Dette tilsvarer etter våre estimater om lag 2300 næringsfartøy og om lag 750 000 fritidsfartøy som ikke tidligere var omfattet av registreringskravet.

### Kort historikk

Generell historikk over småbåtregistrering og diskusjonene rundt dette tema finnes i del en. Her går vi inn på de konkrete delene av historien som er relevant for plassering og innretning.

Den første utgaven av småbåtregisteret fra 1948 ble ivaretatt hos de lokale politikontorene, med tilhørende utfordringer knyttet til å holde registeret ajourført. (Flørenes m.fl. 1992)

Da det på 70- og 80-tallet var snakk om å opprette et sentralt register, var flere av temaene som tas opp i denne utredningen, oppe til diskusjon. Verken i denne diskusjonen eller i lovutkastet fra 1992 ble det diskutert om registeret skulle settes ut til privat drift. Valgene var enten et obligatorisk offentlig register, eller ingen registreringskrav. En del av diskusjonen var knyttet til det økonomiske og hvorvidt det var akseptabelt å opprette et sentralt båtregister når hovedmålet var innkreving av årsavgift på fritidsfartøy. (Flørenes m.fl. 1992). Det ble allerede i 1987 løftet frem av Kystdirektoratet



at et sentralt register kunne brukes til å finansiere arbeid med utbygging og vedlikehold av havner og fyr- og merkesystemet (Flørenes m.fl. 1992).

I lovutkastet fra 1992 ble det anbefalt at ansvaret for småbåtregisteret skulle legges til Utenriksdepartementet og Sjøfartsdirektoratet. Dette ble ikke videreført, og det sentrale småbåtregisteret ble lagt til Toll- og avgiftsdepartementet.

Da det sentrale småbåtregisteret kom i drift i 1998, ble det raskt oppdaget at det var en del svakheter. Båteierne klaget over detaljnivået på registrering, Sjøfartsdirektoratet hadde bekymringer knyttet til registrering av den nyinnførte CE-merkingen. Da det også ble klart at det ikke ville være mulig å bruke registeret til å pantsette fartøy under 15 meter, mistet registeret støtten fra den eneste av båteierne interesseforbund som hadde vært positiv til registeret i førsteomgang. Politiet hadde noe tilgang fra enkelte spesielle datamaskiner fra starten av, men dette skulle utvides i 2001. HRS hadde også direkte tilgang, alle andre måtte gå via enten distriktskontorene eller den sentrale enheten. (Econ 2001)

Etter at registeret ble lagt ned i 2005, og Redningsselskapet tok ansvar for det frivillige registeret, har fokuset i den offentlige diskusjonen mest vært på å få etablert en eller annen form for obligatorisk registrering. Detaljene i hvordan det skal drives og hvem som skal drifte det, har det vært mindre fokus på.

## Status i dag

I dette kapittelet går vi igjennom ulik bakgrunnsinformasjon som er relevant for utredningen. Vi har valgt å legge dette kapittelet før problembeskrivelsen, da disse momentene vil være sentrale for den senere avgrensingen.

### Mulighet for å registrere fartøy i NOR

I dag er det frivillig å registrere fartøy under 15 meter i NOR. Alle næringsfartøy kan registreres uansett lengde, men det er et krav at fritidsfartøy må være minst syv meter. Registrering i NOR innebærer at det gis rettsvern lik tinglysingen av fast eiendom, og det er det eneste rettsvernregisteret for fartøy i Norge.

### Organisering av Redningsselskapets frivillige småbåtregister

Da det obligatoriske småbåtregisteret ble lagt ned i 2005, overtok Redningsselskapet dataene og videreførte dette i sitt frivillige småbåtregister. I løpet av de snart 20 årene siden de overtok denne oppgaven, har det skjedd mye utvikling på området. De har i dag 185 000 registreringer som er oppdatert, det vil si at eier har betalt årsgebyret for 2023. Dette er et oppdatert tall fra slutten av august, og vi har foretatt våre beregninger basert på 180 000 som var tallet vi hadde i forkant. I tillegg er det ca. 265 000 registreringer som ikke er oppdaterte med dagens eier, det vil si at eier på et eller annet tidspunkt har meldt seg ut av registeret. Registeret er lagt opp slik at det skal dekke hele fartøyets levetid, men fordi det er frivillig må det også kunne håndtere fartøy går inn og ut av registeret. Det er mange brukere av registeret, både offentlig og private, nasjonale og internasjonale. Småbåtregisteret har blitt en stabil inntekt for Redningsselskapet. Direkte og indirekte inntekter estimeres til totalt ca. 34,5 millioner kroner. Redningsselskapet har opplyst om at dette finansierer opp til 10 frivillige redningsskøyter.

## Hvordan har våre naboland innrettet småbåtregisteret?

Det er innhentet informasjon fra våre naboland som både har et realregister og et obligatorisk småbåtregister. Tabellen nedenfor viser at samtlige registre er driftet av det offentlige og at de er samlokalisert med realregisteret.

Tabell 2 - Oversikt over innretningen til småbåtregistre i våre naboland<sup>ii</sup>

<b>Land*</b>	<b>Registre</b>	<b>Privat eller offentlig?</b>	<b>Navn</b>	<b>Lokalisert</b>
Finland	Realregister og småbåtregister	Offentlig, Transport- og kommunikasjonsverket	Finsk skipsregister Farkostregisteret	Samlokalisert
Åland	Realregister og småbåtregister	Offentlig, Fordonsmyndig-heten i Åland	Ålands skipsregister  Vattenfarkost- registret	Samlokalisert **
Sverige	Realregister og småbåtregister	Offentlig, Transportstyrelsen	Fartygsregistrets skipsdel  Fartygsregistrets båt- del	Samlokalisert
Danmark	Realregister og småbåtregister	Offentlig, Søfartsstyrelsen	Dansk skipsregister  Fartøysforteg- nelsen	Samlokalisert
Storbritannia	Realregister, fiskebåt- register og småbåtregister	Offentlig, Maritime and Coastguard Agency	UK Ship Register Part 1, 2, 3 <sup>iii</sup>	Samlokalisert

\* Island har kun realregister som går ned til 6 meter og er derfor ikke med i denne oversikten.

\*\*Realregisterets Notarius Publicus har kontor i rettsbygningen i samme gate.

\*\*\*Alle landene har obligatoriske småbåtregistre. Hvordan de ulike landene har regulert disse kommer frem i utredningens del en.

## 1 Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

I del en av denne utredningen ble det anbefalt å opprette et nytt obligatorisk registreringskrav for alle næringsfartøy under 15 meter, alle fritidsfartøy ned til 4,5 meter og alle fritidsfartøy under 4,5 meter som har en motor med større ytelse enn 25 hk/19 kW.

Dersom Stortinget tilslutter seg denne anbefalingen, vil det kreve opprettelsen av et obligatorisk småbåtregister. Gitt forutsetningen om at det skal opprettes et obligatorisk småbåtregister er det ønskelig at dette skal gjøres på en så effektiv og samfunnsøkonomisk måte som mulig.

I dette kapittelet presenteres ulike momenter som direktoratet mener bør vektlegges for å sikre effektiv drift av et obligatorisk småbåtregister.

## 1.1 Effektiv drift

Et obligatorisk registerkrav vil medføre en registrerings- og vedlikeholdskostnad for sluttbruker i form av et gebyr. Tradisjonelt sett vil en skatt eller et gebyr medføre at forbrukerne gjør en ny markedstilpasning, og konsumerer mindre av godet enn man ville gjort uten gebyret. Dette reduserer både konsument og produsentoverskudd og kalles et dødsvektstap. Slike dødsvektstap medfører ineffektiv ressursutnyttelse ettersom prisene ikke lenger reflekterer de samfunnsøkonomiske kostnadene ved å produsere varen (Eckhoff Andresen, 2023). For at markedet skal virke optimalt, er det fordelaktig at denne kostnaden er så lav som praktisk mulig. Ettersom pris mot sluttbruker avhenger av kostnad for å drifte tjenesten, vil det være samfunnsøkonomisk lønnsomt at tjenesten driftes så effektivt som mulig. Samtidig må et eventuelt gebyr være av en viss størrelse slik at det stimulerer brukeren til å melde fra om skroting eller videresalg av fartøyet, og at registeret på denne måten får opprettholdt sin datakvalitet.

Flere faktorer kan bidra til effektiv drift. Et anbudsregime gjennom en tjenestekonsesjon vil – gitt effektiv konkurranse – bidra til å presse prisene ned mot marginalkostnad ved å drifte et register. På samme måte vil offentlig eierskap kunne holde en lav pris dersom det vedtas at registeret skal driftes til kostpris. Dette må derimot sees i sammenheng med behovet for å ivareta god datakvalitet ved å ha en viss størrelse på gebyret.

Andre betingelser for effektiv drift kan være nærhet til fagmiljø, allerede etablerte IT-løsninger og kostnader forbundet med leie av kontorplasser.

## 1.2 Tilgang på kvalifisert arbeidskraft

Basert på dagens registreringspraksis anslår Sjøfartsdirektoratet at det vil være behov for mellom 15 til 20 personer til å drifte registeret. Disse estimatene er nærmere omtalt i kapittel 4.2 og er en nedjustering i ressursbehov sammenlignet med del en av utredningen.

NOR- og NIS-registeret ansetter i all hovedsak høyt kvalifisert arbeidskraft med utdanningsnivå tilsvarende bachelor- eller masternivå. For et småbåtregister er det forventet at saksomfanget vil være noe mindre kompleks, som følge av fravær av de største næringsfartøyene. Likevel vil det stilles krav om detaljorientert, nøye og strukturert arbeidskraft som kan jobbe under press i perioder med høysesong. God kommunikasjons- og formuleringsevner vil være viktig.

## 1.3 Kvalitet på tjenesten

Det finnes flere etablerte fagmiljø innenfor registrering av småbåter i Norge. Både Sjøfartsdirektoratet v/skipsregistrene i Bergen, Fiskeridirektoratet i Bergen og Redningsselskapet i Oslo/Horten har god kompetanse på området. Samtidig finnes det også andre aktører med registerfaglig kompetanse, som for eksempel Brønnøysundregisteret. Av hensyn til kvalitet mener Sjøfartsdirektoratet at det vil være fordelaktig å legge registeret til et allerede etablert fagmiljø. Dette vil redusere sannsynligheten for feilregistreringer, samtidig som allerede etablerte arbeidsrutiner og IT-løsninger vil gjøre innføringen av et obligatorisk registerkrav lettere å iverksette.

## 1.4 Deling av data

Gjennom denne utredningen har det blitt klart at det er mange aktører som har behov for tilgang på registerdata. For å ivareta dette er det viktig at registeret innrettes på en slik måte at det vil være mulig for alle rettmessige brukere å hente ut data. Dette kan løses ved at gebyrinntekter fra register settes noe høyere enn de variable driftskostnadene, og overskuddet kan dermed brukes til å finansiere investeringer i fellesløsninger som kommer hele markedet til gode.

## 1.5 Geografiske hensyn

Dersom driften av registeret tillegges en offentlig aktør, vil etableringen av nye statlige arbeidsplasser innebære at det stilles noen krav til vurderingen av registerets lokasjon. Kravene er begrunnet i en rekke lokalpolitiske og geografiske hensyn. De aktuelle kravene og hensynene er hentet fra regjeringens retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og statlig tjenesteproduksjon (Regjeringen, 2022).

Kravene som stilles til vurderingen varierer avhengig av om det er snakk om å opprette en ny eller utvide en allerede eksisterende virksomhet. Utredningen legger til grunn at det ikke skal opprettes en ny offentlig virksomhet for å drifte småbåtregisteret, men eventuelt tillegge en allerede eksisterende aktør en ny oppgave og dermed utvide deres ansvarsområde. Ved utvidelse av eksisterende virksomheter med en regional struktur, har regjeringen gjort det klart at veksten i hovedsak skal skje ved lokalitetene “utenfor de største byene”.

## 2 Hvilke tiltak er relevante?

Sjøfartsdirektoratet har vurdert tre mulige innretninger av et obligatorisk småbåtregister. Disse presenteres under. Sjøfartsdirektoratet har i denne utredningen hatt fokus på hvorvidt registeret skal driftes av en privat eller offentlig aktør, og har lagt til grunn at registeret uansett vil eies av det offentlige. Denne distinksjonen vil bli nærmere diskutert i kapittel 7 om forutsetninger for en vellykket gjennomføring.

### 2.1 Nullalternativet: Det opprettes ikke et obligatorisk småbåtregister

Det er normalt å sette eventuelle nye alternativer til dagens ordninger opp mot et nullalternativ som gjerne representerer dagens tilstand. Det vil si ingen vesentlig endring. Denne utredningen bygger på en forutsetning om at det skal opprettes et obligatorisk småbåtregister, jf. anbefalingen i del en av utredningen. I denne delen av utredningen tas det stilling til ulike innretninger av et slikt register. All den tid det ikke finnes et obligatorisk register å sammenligne med i dag, er det heller ikke naturlig å ha et dedikert nullalternativ i denne delen av utredningen. Man kan likevel si at de kommende anbefalingene faller bort dersom Stortinget bestemmer at det ikke skal opprettes et obligatorisk småbåtregister.

### 2.2 Alternativ 1: Småbåtregisteret er eid og driftes av det offentlige

I alternativ 1 legges det til grunn at et obligatorisk småbåtregister skal driftes av det offentlige. Dette kan gjøres på flere måter. Registeret kan driftes enten statlig, fylkeskommunalt, eller kommunalt nivå, avhengig av behovet for nærhet til den individuelle båtbruker. I dag driftes flere register av statlige etater. Eksempler på dette er NOR og NIS registeret til Sjøfartsdirektoratet, Merkeregisteret til Fiskeridirektoratet, og Brønnøysundregisteret.

Sjøfartsdirektoratet har vært i kontakt med Fiskeridirektoratet og Brønnøysundregisteret for å diskutere ulike løsninger. Direktoratet har også mottatt innspill fra flere kommuner, men disse har i all hovedsak omhandlet lokalisering heller enn drift av registeret. Som følge av tidsbegrensinger har vi valgt å se på helheten av det offentlige tjenestetilbudet som et alternativ, hvor vi heller velger å skille ut hvilke offentlige driftsformer som utpeker seg i kapittel 4. I kapittel 6 samler vi det offentlige alternativet i en konkret anbefaling.

### 2.3 Alternativ 2: Småbåtregisteret er offentlig eid, men driftes av en privat aktør igjennom tjenestekonsesjon

I alternativ 2 er det obligatoriske småbåtregisteret offentlig eid, men driftes av en privat aktør. Direktoratets vurdering er at en slik løsning må gjøres igjennom en tjenestekonsesjonskontrakt istedenfor en direkte anskaffelse.

En tjenestekonsesjonskontrakt innebærer at tjenesteyteren bærer utgiftene ved etablering og drift av tjenesten, og at inntektene sikres gjennom kommersiell utnytting av denne. Dette i motsetning til en tjenestekontrakt etter anskaffelsesregelverket, som innebærer at en motytelse betales direkte fra oppdragsgiveren til leverandøren. Ettersom det i dette alternativet er den private aktøren som skal bære de økonomiske utgiftene for drift og etablering, samt at inntektene skal sikres gjennom gebyrfinansiering, er det direktoratets oppfatning at oppdraget må gis gjennom en tjenestekonsesjon.

Sjøfartsdirektoratet har i forbindelse med utredningen vært i kontakt med en ekstern advokat med fagfelt på regelverk om offentlige anskaffelser for å få redegjort hvorvidt det offentlige kan tildele en kontrakt direkte til en privat aktør uten at det avholdes en konkurranse etter regelverket om offentlige anskaffelser. Direktoratets forståelse er at dette ikke er aktuelt. Bakgrunnen er hovedregelen om at tjenestekonsesjoner må konkurransesettes med mindre de omfattes av unntak i regelverket. Ingen av de aktuelle unntakene gjør seg gjeldende her. Driften av et register kan vanskelig sies å være en redningstjeneste, og det faller dermed utenfor unntaket i konsesjonskontraktforskriften § 2-4 (f). Driften faller heller ikke inn under unntaket i konsesjonskontraktforskriften § 2-4 (h), da det ikke er en tjeneste som innebærer utøvelse av offentlig myndighet som er unntatt EØS-avtalen etter art. 39, jf. art. 32. Hovedregelen er dermed gjeldende, og driften av registeret må konkurransesettes etter regelverket om offentlige anskaffelser.

Tjenesten lyses da ut via den nasjonale kunngjøringsdatabasen for offentlige anskaffelser, hvorpå ulike næringsaktører får mulighet til å levere inn et anbud på tjenesten. Tjenesten driftes da av en privat aktør i et tidsintervall (f.eks. fire år) før tjenesten igjen går ut på anbud. En slik løsning vil sikre konkurranse om tjenesten, men vil medføre en kostnad i forbindelse med anbudskonkurranser.

Ved utlysning av tjenesten gjelder EØS-avtalens alminnelige prinsipper om fri bevegelse av tjenester, ikke-diskriminering mv. For tjenestekonsesjoner av en viss størrelse foreligger det en plikt til å offentliggjøre konsesjonen på en slik måte at virksomheter i andre medlemsstater også får mulighet til å melde sin interesse, jf. konsesjonskontraktforskriften § 8-1 (2), jf. § 5-1(2). Utgangspunktet er dermed at enhver virksomhet innenfor medlemsstatene skal kunne konkurrere om driften av båtregisteret, med mindre tjenesten omfattes av særlige unntak. Ingen av de aktuelle unntakene oppstilt i regelverket gjør seg gjeldende. Registerets behandling av personopplysninger vil reguleres kontraktsmessig mellom oppdragsgiveren og aktøren, og ellers være dekket av Personvernforordningen og det supplerende lovverket. Det er derfor ikke anledning til å gjøre unntak på dette grunnlaget. Utgangspunktet er dermed gjeldende, og tjenestekonsesjonen må også utlyses for virksomheter i andre medlemsstater. De alminnelige prinsippene innebærer også prosessuelle forpliktelser – hva oppdragsgiveren aktivt må gjøre – til selve gjennomføringen av anskaffelsen.

Det finnes flere private aktører som vil være relevant for å drifte et slikt register. Et nærliggende eksempel er Redningsselskapet som i dag drifter et frivillig register.

## 2.4 Alternativ 3: Småbåtregisteret er offentlig eid, men driftes av flere private aktører igjennom tjenestekonsesjoner.

I dette alternativet vil alle som søker og oppfyller et sett med forhåndsdefinerte krav få mulighet til å opprette og drifte et register, noe som vil føre til en løsning med flere registre. Alle registre blir pålagt å avgi informasjon til en sentral database, som kan brukes til å hente ut informasjon av forhåndsgodkjente brukere. Båteier oppfyller kravet om registrering ved å registrere fartøyet sitt i et av disse registrene, eller i NOR registeret. Tjenestekonsesjonen gjennomføres på samme måte som i alternativ 2.

Denne løsningen vil medføre større kostnader totalt sett, da stordriftsfordelene ved å utvikle registreringsystem vil være mindre. Større konkurranse i markedet kan likevel være med på å drive ned prisen for sluttbruker. For at denne løsningen skal ansees som likeverdig med alternativ 1 og 2 vil det være viktig at all registerdata kan avgis til en sentral database.

## 3 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?

I dette kapittelet tar vi for oss ulike prinsipielle spørsmål som er relevante for organisering av registeret, blant annet tildeling av statlige oppdrag, problemstillinger knyttet til GDPR, og finansiering av redningstjenesten.

### 3.1 Status i våre naboland

I forbindelse med denne utredningen har Sjøfartsdirektoratet undersøkt hvordan andre land har innrettet sine småbåtregistre. Som tabellen ovenfor viser så er småbåtregistrene i våre naboland samlokalisert med realregistrene, og driftes offentlig. Sjøfartsdirektoratet har i de senere årene sett at også registrering av fartøy under 15 meter i økende grad fordrer samhandling og dokumentasjon fra andre land. Det er en klar forståelse over landegrensene om hva et realregister er, og hva et småbåtregister er. Praksis over landegrensene er en sentral supplerende kilde for politiske og juridiske vurderinger. Den etablerte presedensen er følgelig en viktig faktor når man skal vurdere innretning og plassering av et småbåtregister. Finland har opplyst at på grunn av kompleksiteten og omfanget med obligatorisk registrering, som involverer både småbåtregistrering og realregistrering, så har de valgt en integrert modell hvor registrene er samlokalisert. Betydningen av en effektiv samhandling og fagkompetanse er blitt vektlagt<sup>iv</sup>.

En ny undersøkelse fra 2022 viser at 47 % av etterspørselen på båter i Europa skjer på tvers av landegrensene. Grunnet flere, bedre og mer kjente nettsider vil dette trolig bare øke (Boats and outboards, 2023). Både ved import av fartøy og ved salg av fartøy til utlandet vil det i de fleste tilfeller måtte fastslås hvorvidt fartøyet er registrert i et realregister, i et småbåtregister eller ikke registrert i det hele tatt. På denne måten ønsker man å unngå at fartøyet er registrert i to land, samtidig som man må få etablert hvorvidt fartøyet er registrert i et annet lands realregister med mulig panteheftelse. Dersom fartøyet er registrert i et annet lands realregister så må fartøyet slettes på anmodning fra siste eier, samt at det utstedes en slettelsesattest som bekrefter at fartøyet er slettet fri for registrerte heftelser. Et realregister anerkjenner ikke dokumentasjon på eierskap fra et småbåtregister da dokumentasjonskravene for registrering er vesentlig forskjellig i disse registrene (Sjøfartsdirektoratet, 2014).

### 3.2 Offentlighet, arkiv og deling av data

Med offentlig registreringsplikt kommer også offentlighetens krav om tilgang på informasjon, for å bidra til rettsikkerhet, en gjennomsiktig statsforvaltning og demokrati. Skal fordelene med en

obligatorisk registrering oppnås, må de relevante virksomhetene få tak i informasjonen de trenger når de trenger den.

De offentlige etatene i alternativ 1 er allerede omfattet av både arkivloven, forvaltningsloven og offentlighetsloven. De har derfor etablerte rutiner for håndtering av denne typen henvendelse. Det er også i økende grad fokus på deling av data hos offentlige etater, blant annet gjennom føringene lagt i digitaliseringsstrategien for 2019-2025, hvor det oppfordres til å dele data hvor mulig (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019). I dag ligger mye av fartøydataene som er registrert hos Sjøfartsdirektoratet åpent tilgjengelig på skipssøket på sdir.no.

Dersom ansvaret for et obligatorisk småbåtsregister blir lagt til én eller flere private virksomheter, er det fortsatt mange av de samme prinsippene som gjelder. Offentlighetsloven vil gjelde for disse virksomhetene i arbeidet de gjør med småbåtsregister, noe som innebærer både at de må forholde seg til innsynsretten og plikten til å føre journal. Det betyr også at de ikke kan ta seg betalt for tilgang, utover unntakene i Offentlegforskrifta § 4 for å dekke kostnadene. Disse unntaksmulighetene vil bli noe utvidet og endret på når EU direktiv 2019/1024 bli innlemmet i offentlighetsloven. (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2022)

Tilbakemeldingene fra en rekke aktører, både private og offentlige er at tilgang er viktig.<sup>v</sup> Dersom et småbåtsregister skal tilfredsstillе alle de behovene og positive virkningene som er nevnt i del en av utredningen, er det nødvendig å sikre at de som har behov for tilgang til data får det når de trenger det. Det er en rekke virksomheter som allerede har noe tilgang til Redningsselskapets småbåtsregister.

Uavhengig av hvem som får ansvaret for registeret, vil GDPR-reglene gjelde. Dette bør ikke være noen utfordringer hverken for private eller offentlige aktører, som allerede har dette implementert i eksisterende systemer, men spesielt for private så vil balansegangen mellom GDPR og offentlighetslov være en ny utfordring.

### 3.3 Håndtering av overskudd fra registerdrift

Det årlige direkte overskuddet fra dagens frivillige register på 180 000 fartøy er ifølge Redningsselskapet estimert til å være omtrent 12 700 000 kroner. Ved å innføre en obligatorisk registreringsplikt er det ventet at dette overskuddet vil øke kraftig når registeret går fra 180 000 fartøy til nærmere 750 000 fartøy, dersom man velger å holde gebyrnivå uendret. Hvor mye et eventuelt overskudd vil øke med er vanskelig å estimere av flere grunner:

- Redningsselskapets utregninger inkluderer ikke overhead kostnader.
- Det er usikkerhet knyttet til antall fartøy i markedet
- Det er usikkerhet knyttet til hvor mange av fartøyene i markedene som vil velge å registrere seg i NOR når lengdegrensen for registrering senkes til 4,5 meter.
- Det er usikkerhet knyttet til hvor stor del av populasjonen som vil etterkomme kravet til registrering, spesielt blant dem som eier de minste fartøyene.
- Det vil forekomme kostnader knyttet til sanksjonering og informasjonsvirksomhet
- Det kan oppstå store kostnader med å kreve inn gebyret.

Et eventuelt overskudd kan benyttes på flere måter, avhengig av hvorvidt det blir en offentlig eller privat aktør som drifter registeret. Dersom det bestemmes at registeret skal drives til kost-pris kan overskuddet tilbakeføres til kundene ved at prisen på gebyrene reduseres. Problemet med denne tilnærmingen vil være at et for lavt gebyr vil gjøre innkreving og etterlevelse vanskelig. Et gebyr på i



underkant av 100 kroner årlig ansees for eksempel ikke som et tilstrekkelig stort insentiv til å sørge for at kunden oppdaterer registerdata, for eksempel i forbindelse med tap eller videresalg av fartøy.

En annen mulighet vil være å bruke et eventuelt overskudd til å investere i registeret, for eksempel for å styrke automatisering eller deling av data. Slike løsninger har blitt etterspurt av flere aktører i markedet. Et eventuelt overskudd fra registerdriften er et tema mange aktører har vært opptatt av. Det er flere som ønsker at det til å begynne med kun skal finansieres for drift av registeret (Epost korrespondanse fra KNBFs Sikkerhets- og Utdanningskomite 14.07.2023, Miljødirektoratet 07.07.2023 og Kystverket 14.07.2023). Dette er i stor grad for å unngå at diskusjonene rundt dette temaet medfører store forsinkelser eller at registeret blir lagt bort. Andre har løftet muligheten for å koble overskuddet til vrakpantordningen (epostkorrespondanse Thomas Nicolai Bjønness, medlemsansvarlig, NORBOAT 06.07.2023 og Norges Seilforbund 29.06.2023). Det bør bemerkes her at Miljødirektoratet selv har valgt å se bort fra dette for å få et småbåtregister implementert så raskt som mulig, men de har løftet muligheten for å koble et fremtidig årlig vederlag for å finansiere vrakpantordningen i stedet for støtte i statsbudsjettet til registrering i småbåtregisteret (svarbrev signert Terje Qvam, fungerende avdelingsdirektør og Otto Okstad, seniorrådgiver 07.07.2023). Redningsselskapet ønsker å bruke overskuddet fra registerpraksisen til å finansiere redningstjenesten.

Dersom registeret driftes av en privat aktør gjennom en tjenestekonsesjon vil statens innblanding i bruken av overskuddet være begrenset. En tjenestekonsesjon innebærer en rett til å tjene penger, og den private aktøren vil selv kunne legge føringer for hvordan overskuddet skal benyttes, for eksempel til finansiering av egen virksomhet. Staten vil likevel ha muligheter til å legge føringer for tjenestekonsesjonen, herunder at en andel av gebyret for registrering skal tilkomme staten. Sjøfartsdirektoratet har ikke tatt stilling til hvordan et eventuelt overskudd skal benyttes, men fremhever at gebyret bør være av en viss størrelse for å sikre etterlevelse og god kvalitet på data.

### 3.4 Finansiering av Redningsselskapets arbeid

Redningsselskapet er en frivillig, humanitær medlemsorganisasjon som jobber for å gjøre det tryggere å ferdes på og ved sjøen. Redningsselskapet drifter i dag 54 redningsskøyter fordelt på 49 ulike lokasjoner (Redningsselskapet, u.d). Redningsselskapets arbeid finansieres igjennom flere kilder, eksempler på dette er driftstilskudd fra det offentlige, tilskudd fra norsk tipping, samt innsamlede midler og gaver. I tillegg har Redningsselskapet inntekter på tjenester fra sine kunder, som assistanseoppdrag, medlemskap, kursvirksomhet, nettbutikk, og et frivillig småbåtregister (Albertsen m.fl. 2023).

Det frivillige småbåtregisteret til Redningsselskapet inneholder om lag 180 000 fartøy med eierinformasjon på dagens eier. Redningsselskapet estimerer en årlig inntekt på småbåtregisteret pålydende i alt 48 500 000 kr, samt en samlet utgift pålydende 13 828 000 kr. Redningsselskapet estimerer dermed en årlig gevinst på 34 672 000 i forbindelse med drift av småbåtregisteret. Merk at deler av denne gevinsten er knyttet til mersalg, og vil ikke nødvendigvis være gjeldende for andre aktører som ikke har mulighet til å samle andre produkter inn i et medlemskap. Redningsselskapet oppgir ulike medlemskap, kursinntekter, produkter i nettbutikk, og ekstra giverinntekter som eksempler på merinntekter i forbindelse med drift av registeret. Dette er oppsummert i tabell abell 3.



Tabell 3- Inntekter/kostnader hos Redningsselskapet (Albertsen m.fl. 2023)

Inntekt/kostnad	Kroner
Årlig direkte inntekt	26 500 000
Årlig indirekte inntekt	22 000 000
IT- driftskostnader	1 500 000
Løpende kostnader (porto, markedsføring, m.m.)	5 439 000
Lønnskostnad andel av personal og kundesenter	6 889 625
Årlig verdi for Redningsselskapet	34 671 375

Dersom andre enn Redningsselskapet får ansvaret med å drifte et obligatorisk småbåtregister, er det estimert tapte samfunnsverdier til en verdi av 269 millioner årlig, dersom staten ikke velger å kompensere Redningsselskapet for de tapte inntektene (Albertsen m.fl. 2023).

Det er sannsynlig at Redningsselskapet vil ønske å søke på tjenestekonsesjon hvis alternativ to eller tre bestemmes. Vilårene for å tildeles tjenestekonsesjon vil likevel kunne tiltrekke seg andre relevante søkere som kan utkonkurrere Redningsselskapet. Det er dermed ingen selvfølge at alternativ to eller tre vil komme Redningsselskapet til gode. Redningsselskapet er ansvarlige for å organisere driften på best mulig måte dersom det obligatoriske registeret skulle tillegges en annen aktør. Det er likevel ikke ønskelig at sjøsikkerhetstilbudet skal reduseres som en konsekvens av et eventuelt skifte av aktør. Organiseringen av den norske sjøsikkerhetstjenesten innebærer i stor grad involvering av private stiftelser, herunder Redningsselskapet. På grunn av denne ordningen bør det vurderes om tap av midler skal kompenseres dersom redningsselskapet mister småbåtregisteret som en inntektskilde.

Dette er noe Redningsselskapet naturligvis er opptatt av, men også andre aktører har gitt uttalelser angående saken. KNBF og Norges Seilforbund (epostkorrespondanse 19.06.2023 og 29.06.2023) ønsker at tap av inntekt skal kompenseres, for å sikre at beredskapen ikke blir skadelidende. NORBOAT anser det som viktig med en utredning av konsekvensene av tap av inntekter for RS og hvordan dette kan kompenseres (epostkorrespondanse Thomas Nicolai Bjønness, medlemsansvarlig 06.07.2023).

### 3.5 Sanksjoner

Sanksjoner er en naturlig konsekvens av at det innføres en obligatorisk registreringsplikt. Disse skal blant annet bidra til å oppdatere registerets informasjon og sikre dets kvalitet. Flere eksterne aktører har gitt også uttrykk for at sanksjoner er nødvendig. KNBFs Sikkerhets- og utdanningskomité (SUK) anser det som viktig med en hjemmel til å utarbeide regler som harmoniserer med det eksisterende regelverket, at disse reglene er lett tilgjengelige og at de kan håndheves av politiet etter en overgangsperiode. Etter deres mening kan en mindre bot være på sin plass ved brudd på reglene, men at det ikke bør pålegges en strengere straff enn dette ettersom den vanlige borger vil oppleve det å bli stanset av politiet som en irettesettelse i seg selv (epostkorrespondanse Stig Hvide Smith, generalsekretær datert 19.06.2023). NORBOAT har også gitt uttrykk for viktigheten av muligheten for juridiske sanksjoner overfor sist registrerte eier (epostkorrespondanse Thomas Nicolai Bjønness, medlemsansvarlig 06.07.2023). Majoriteten av rettssubjektene som omfattes av den nye loven, og som derfor er utsatt for sanksjoner ved brudd på nevnt lov, er privatpersoner. Forholdsmessighet er derfor sentralt. Hensynene bak loven må ivaretas, og sanksjonene må være av en slik art at de lovpålagte pliktene overholdes. De skal likevel ikke oppfattes som urimelig strenge.

## 4 Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?

I dette kapitlet tar vi for oss ulike virkninger. Del en av denne utredningen handlet om hvorvidt det bør opprettes en obligatorisk registreringsplikt med et tilhørende småbåtregister, samt positive og negative virkninger forbundet med dette. I del en benyttet Sjøfartsdirektoratet et nullalternativ som gikk ut på at det ikke skulle opprettes et registreringskrav, og sammenlignet ulike former for registreringskrav mot dette nullalternativet. Nyttvirkninger ble derfor identifisert som gevinster ved å opprette en obligatorisk registreringsplikt mens kostnadsvirkninger ble identifisert som kostnader ved å opprette en obligatorisk registreringsplikt. I del to av denne utredningen har vi tatt utgangspunkt i at det innføres en obligatorisk registreringsplikt i tråd med anbefalingen i del en. Spørsmålet i del to blir dermed hvordan et slikt register skal innrettes. Som følge av denne inndelingen er det ikke naturlig å utdype virkningene for nullalternativet. Bakgrunnen for dette er som følger:

- 1) Nullalternativet (ikke innføre en registreringsplikt) er allerede adressert i del en av denne utredningen.
- 2) Gitt at det skal innføres en registreringsplikt fordrer denne et tilhørende småbåtregister som kan oppfylle registreringsplikten. Det vil dermed ikke være mulig å både a) *innføre en registreringsplikt* samtidig som man b) *ikke oppretter et obligatorisk register*.

På bakgrunn av dette har vi valgt å sammenligne de ulike alternativene direkte mot hverandre. Som følge av dette fremstår det ikke naturlig å dele virkningene inn i positive og negative virkninger da en enkelt virkning kan være positiv i et alternativ, og negativ i et annet. I denne delen av utredningen har vi derfor samlet alle virkningene, heller enn å dele disse inn i positive og negative virkninger.

Ettersom vi kun er interessert i virkninger som skiller seg mellom de ulike alternativene er det disse vi fokuserer på i dette kapitlet.

I del en av denne utredningen ble kostnadene og gevinstene forbundet med å opprette og ivareta en registreringsplikt gjennom et generisk småbåtregister belyst. I denne delen av utredningen vil vi se nærmere på kostnader og gevinster knyttet til spesifikke alternativer. For en del av alternativene antas virkningene å være de samme, uavhengig av om man velger en privat eller offentlig registerløsning. Disse virkningene blir ikke tallfestet eller vurdert i denne utredningen, da vi anser dem tilstrekkelig dekket i del en.

### 4.1 Generelle forutsetninger

Videre i utredningen vil det blant annet beregnes kostnader for de ulike alternativene. Tabell 4 viser generelle forutsetninger som brukes for utregning av virkninger.

Tabell 4 - Generelle forutsetninger

Generelle forutsetninger		Kommentar
Årslønn nasjonalt	634 700,-	Gjennomsnitt (SSB)
Timelønn fritid	255,-	Konsumprisindeks (SSB), reallønn
Timelønn nasjonalt	409,-	Gjennomsnitt (SSB)
Årslønn seniorrådgiver SDIR	680 000,-	Gjennomsnitt (SDIR)
Timelønn seniorrådgiver SDIR	438,-	Gjennomsnitt (SDIR)
Arbeidstimer per år	1950	Regjeringen.no
Arbeidsgiveravgift	14,1 %	Skatteetaten
Pensjon	8,8 %	Beregning fra SPK
Kalkulasjonsrente	4,0 %	Veileder samfunnsøkonomisk analyse

Lønnsvekst	2,91 %	Gjennomsnitt siste 8 år (SSB)
------------	--------	-------------------------------

## 4.2 Antall ansatte for å drifte et register

Det er utfordrende å gi et nøyaktig estimat på hvor mange ansatte som vil trenge for å drifte et register. Under dagens frivillige register bruker Redningsselskapet lønnskostnader tilsvarende 10 stillinger til å drifte et register med 180 000 aktive fartøy. Dette tilsvarer om lag 18 500 fartøy per saksbehandler. Ved å øke registeromfanget til 750 000 fartøy, vil dette tilsvare rundt 40 stillinger.

### 4.2.1 Ansatte i driftsfase

Grunnet stordriftsfordeler er det grunn til å tro at antallet stillinger påkrevd for å drifte et register er betydelig lavere enn anslaget over. På bakgrunn av dette nedjusterer Sjøfartsdirektoratet anslaget som ble gjort i del en av utredningen knyttet til ressursbruk. Sjøfartsdirektoratet har innhentet informasjon fra andre virksomheter som fører register over farkoster og gjenstander. Disse blir presentert under, sammen med et nytt anslag for antall stillinger.

#### *Redningsselskapet*

Sjøfartsdirektoratet har vært i dialog med Redningsselskapet som anslår om lag 15 – 20 årsverk for å håndtere drift av registeret i et normalår. Dette anslaget er basert på at det årlig er omtrent 60 000 nyregistreringer og omregistreringer i småbåtregistret, fordelt på de 180 000 aktive registreringene. Dette er saksbehandlerstillinger knyttet til registerdrift, og støttefunksjoner vil komme i tillegg. Ved innførsel av en registreringsplikt vil dette tallet øke, men basert på tall hentet fra båtlivsundersøkelsen estimerer Redningsselskapet at antallet nyregistreringer og omregistreringer vil være innenfor størrelsesorden 64 000 – 90 000 transaksjoner. Bakgrunnen for dette antas å være at fartøyeiere som allerede har registrert fartøyet sitt i Redningsselskapets småbåtregister står for en større andel av kjøp og videresalg i markedet, sammenlignet med fartøyeiere som ikke har valgt å registrere fartøyet sitt. Redningsselskapet anslår dermed at det frivillige småbåtregisteret allerede er involvert i om lag 30 – 50 % av alle transaksjonene som skjer i Norge hvert år. Det er verdt å understreke at Redningsselskapets register inneholder i mindre grad næringsfartøy. Ressursbruken forbundet med disse er dermed ikke tatt høyde for.

#### *Statens vegvesen*

Sjøfartsdirektoratet har også vært i kontakt med Statens vegvesen som drifter kjøretøysregisteret. Dette gjøres igjennom AUTOSYS som er en «familie» av applikasjoner som behandler kjøretøysregistrering. Saksbehandlingen her er så automatisert som mulig, og har en integrasjon mot om lag 30 offentlige instanser, knyttet til blant annet skatt, avgift, toll, bomselskap, og politi. Registeret inneholder om lag 11 millioner kjøretøy (inkludert hengere, snøscooter, o.l.) hvorav om lag 4,3 millioner er biler. I gjennomsnitt blir det gjort 250 000 registreringer i året, hvorav 40 – 50 000 er manuelle registreringer. Det er om lag 100 personer som forvalter AUTOSYS-porteføljen i Statens vegvesen. Disse ansatte jobber dog i liten grad med innføring av kjøretøy. 97% av alle registreringer gjøres av forhandler. Manuelle registreringer og oppdateringer gjøres dessuten ved vegvesenets trafikkstasjoner rundt om i Norge som en del av de ordinære oppgavene til betjentene ved disse. Et tiltenkt småbåtregister er dermed ikke direkte sammenlignbart.

#### *Luftfartstilsynet*

Sjøfartsdirektoratet har også vært i kontakt med Luftfartstilsynet, som drifter Norges luftfartøyregister. Det er per 20.07.2023 registrert 1189 luftfartøy i registeret. Tallet dekker ikke droner eller mikrolette fartøy. Registeret håndterer i gjennomsnitt mellom 350 og 450 føringer årlig. Føringerne foretas av syv ansatte, som har ansvar for å håndtere driften av registeret. Disse arbeidsstillingene er fordelt på fire konferenter (person som godkjenner) og tre rullerende

dagbokførere. Skillet er til for å få organiseringen av arbeidsoppgaver til å gå opp. Ingen av stillingene er fulle stillinger. Konferentene håndterer også annet juridisk arbeid, og dagbokførerne har en til to oppgaver i tillegg utenom driften av registeret. Dette for å sørge for variasjon i arbeidsoppgavene.

#### *Oppsummering*

Sjøfartsdirektoratet vil videre i utredningen bruke Redningsselskapet anslag på 15-20 årsverk til å drifte registeret.

#### 4.2.2 Saksbehandlings-/driftskostnader – oppdatering i del 1.

Vi antar at saksbehandling- og driftskostnader vil være likt for alle alternativer på lang sikt. Dette er belyst i del 1 av utredningen. I del en av utredningen la vi til grunn Redningsselskapets lønnskostnader for å beregne saksbehandlingskostnader i et obligatorisk småbåtregister. Vi la også til grunn at vi ikke ville få noen stordriftsfordeler av et større register. Vi vil i denne delen av utredningen endre denne forutsetningen og legge til grunn av at vi vil ha stordriftseffekter og beregner saksbehandlingskostnader ut fra antall ansatte som beskrevet i kapittel 4.2.1.

Ved å ta utgangspunkt i Redningsselskapets kostnader knyttet til Småbåtregisteret i dag og antall ansatte i et nytt småbåtregister estimeres denne kostnaden til om lag 24,7 millioner første år og en netto nåverdi på om lag 235 millioner for en tiårsperiode. I del en av utredningen er denne kostnaden beregnet til 499 378 000 for en tiårsperiode. Denne kostnaden kan derfor reduseres med om lag 264 millioner for en tiårsperiode. Dette vil øke den samfunnsøkonomiske nytten av tiltaket og er nærmere beskrevet i følgebrev.

#### 4.2.3 Ansatte i etableringsfase

I tillegg til ordinær drift av registeret vil det oppstå en betydelig etableringskostnad knyttet til førstegangsregistrering av fartøy som ikke tidligere har vært registrert. Størrelsen på denne kostnaden vil avhenge av flere faktorer, som blant annet dokumentasjonskrav, og overgangsvindu.

Fra del en av utredningen har vi antatt i gjennomsnitt 15 minutter saksbehandling per fartøy i forbindelse med nyregistrering, og 3 minutter saksbehandling ved eierskifte eller opphør ved registrering i Skipsregisteret. For de fleste fartøy er det over tid grunn til å anta at saksbehandlingstid reduseres ytterligere, etter hvert som dokumentasjon fremkommer og saksbehandling kan automatiseres. Det er dog grunn til å anta at ved en førstegangsregistrering av eldre fartøy vil det kreve en del manuell saksbehandling, det samme gjelder sletting av enkelte fartøy.

Dersom vi legger til grunn at om lag 750 000 fartøy får en registreringsplikt, og at 180 000 av disse allerede er registrert, så vil dette kreve nyregistrering av 570 000 fartøy. Ved å legge til grunn 15 minutter per fartøy, vil dette medføre i alt 142 500 timer, noe som igjen utgjør en engangskostnad tilsvarende omtrent 73 årsverk. Denne størrelsen vil variere med grad av automatisering, samt grad av dokumentasjon påkrevd for å vise eierskap. Jo lavere dokumentasjonskrav desto lettere vil det være å automatisere en prosess for registrering. Estimert saksbehandlingstid vil også trolig være lavere i et småbåtregister enn NOR eller NIS.

Dersom etableringsfasen eksempelvis går over to år, vil det si at det er behov for ytterligere 26 personer i to år i tillegg til antall ansatte i driftsfase, som kommer frem i kapittel 4.2.1.

#### 4.2.4 Opplæring/effektivitet for saksbehandler

For aktører som f.eks. Sjøfartsdirektoratet og Redningsselskapet, som allerede har etablerte fartøyregistre, vil den kortsiktige kostnaden for oppstart og opplæring være kortere enn for nye aktører.

Vi legger til grunn at det tar om lag tre måneder å oppnå full effektivitet i et småbåtregister driftet av en offentlig aktør, gitt at det allerede eksisterer registerkompetanse hos aktøren. Det samme argumentet gjelder for en privat aktør gjennom alternativ 2. Det vil være større usikkerhet knyttet til tid for effektivisering for alternativ 2, da vi ikke kan forutsette at en privat aktør med allerede etablert registreringskompetanse vil få tjenestekonsesjonen. For alternativ 3 legger vi til grunn at det tar seks måneder for det oppnås en effektiv drift. Dette vil være et estimat med høy usikkerhet da noen aktører vil ha bedre forutsetninger for en effektiv drift enn andre, med tanke på for eksempel etablert erfaring.

Tabell 5 viser antall timer og antall ansatte som legges til grunn, samt kostnad. Vi legger til grunn at dette er en engangskostnad for opplæring ved en oppstart, og kommer da i tillegg til allerede estimerte driftskostnader belyst i del en av utredningen. Kostnadene i tabellen under baserer seg på tidsbruk og generelle forutsetninger i tabell 4.

*Tabell 5 – Kostnadsestimat, effektivitet*

	<b>Alternativ 1</b>	<b>Alternativ 2</b>	<b>Alternativ 3</b>
Antall timer til effektivitet	450	450	900
Antall ansatte*	15–20	15–20	15–20
<b>Total kostnad til effektiv drift</b>	<b>3 449 000</b>	<b>3 449 000</b>	<b>6 897 000</b>

\*Gjennomsnitt benyttet

#### 4.2.5 Betydning av antall ansatte

Hensikten med dette kapittelet er etablere et estimat om hvor stor sysselsetting som vil kreves for å drifte et register, da dette vil legge føringer for hvilke aktører som kan påta seg oppdraget. Oppsummert sett vil det være fordelaktig om registeret legges til en organisasjon som kan

- 1: Ta inn/ivareta 15 – 20 faste ansatte.
- 2: Ta inn/ivareta 26 vikarer/midlertidige ansatte i to år for å gjennomføre førstegangsregistrering.
- 3: Ha tilstrekkelig tilgang på støttefunksjoner – spesielt i form av IT-utvikling.

#### 4.3 Utviklingskostnader

I del en av denne utredningen ble det presentert investeringskostnader for å etablere et tenkt generisk nytt register. Disse kostnadene er basert på et minimumsprodukt, som vil kunne sikre registrering av fartøy, men som utelater en del funksjonalitet. Utgangspunktet for denne kostnaden er at det skulle utvikles en del funksjonalitet knyttet til et småbåtregister, fra «bunn». Som beskrevet i del en av utredningen vil utviklingskostnaden avhenge av plassering av registeret. Aktører med allerede etablerte registre vil få en lavere utviklingskostnad ved å bygge videre på eksisterende løsninger. Eksempelvis er Sjøfartsdirektoratets NOR-register i dag orientert mot både næringsfartøy og fritidsfartøy. Redningsselskapets småbåtregister er lagt opp til registrering av fritidsfartøy, men har også registrerte næringsfartøy i sitt register som er knyttet til bedriftsassistanse.

Uavhengig om registeret innrettes hos en aktør med et allerede etablert register eller ikke, vil den totale utviklingskostnaden ikke være mulig å fastsette uten å lage en fullstendig spesifisering over hvordan systemet skal se ut, hva det skal inneholde av funksjonalitet, etc. Grunnet tidsbegrensinger i denne utredningen har vi valgt å ikke lage en kravspesifisering for systemet, og forskjeller i utviklingskostnader for de ulike alternativene vil derfor bli vurdert i ikke-prissatte virkninger, hvor vi vektlegger at allerede etablerte tilbydere vil få betydelig lavere kostnader.

En relevant overførbart erfaring er vegvesenets innsats knyttet til utvikling. AUTOSYS står for 15-20% av det totale IT-utviklingsbudsjettet til vegvesenet. Det fremheves også å ta høyde for at livsløpskostnadene ved et system forventes å være tilsvarende en førstegangsinvestering for å utarbeide systemet. Videre fremheves det at kundefokuset er sentralt i videreutvikling av applikasjonene. Systemet skal hente mest mulig informasjon fra andre aktører gjennom direkte tilkoblinger til eksterne kilder, slik at bruker skal måtte oppgi minst mulig informasjon selv. Denne filosofien er avgjørende for AUTOSYS' relative suksess.

Sjøfartsdirektoratet forutsetter at tilsvarende ressurser må benyttes i opprettelsen og videreutvikling av et obligatorisk småbåtregister. Gitt en mulig brukermasse på nærmere 750 000 fartøy er brukerens møte med brukergrensesnittet avgjørende. Nærmere om dette beskrives i kapittel 7.

#### 4.4 Kostnader forbundet med tjenestekonsesjoner

Som nevnt tidligere er det Sjøfartsdirektoratets oppfattelse at det må benyttes en tjenestekonsesjon i alternativ 2 og 3. Hovedregelen er at tjenestekonsesjoner må konkurranseutsettes, og disse alternativene innebærer dermed at det må gjennomføres en anbudskonkurranse.

Det er stor variasjon i kompleksitet på ulike utlysninger. Ettersom det her er snakk om et nytt marked vil denne sannsynligvis være mer kompleks enn en tilsvarende utlysning i et etablert marked. I denne utredningen har vi valgt å estimere dette ved å anta en reduksjon i timekostnad på 30 % i runde to av utlysningen. Vi antar at kontrakten vil ha en levetid på fem år før den må lyses ut på nytt. For alternativ 2 legger vi til grunn at vi får tre tilbydere. Dette baserer seg på erfaring fra andre utlysninger hos Sjøfartsdirektoratet. I alternativ 3 legger vi til grunn 10 tilbydere, dette fordi vi her potensielt vil få mange flere aktører som får en del av tjenestekonsesjonen.

Tabell 6 viser antatt tidsbruk som legges til grunn samt kostnad første år og netto nåverdi for en tiårsperiode for de ulike alternativene. Kostnadene baserer seg på antall timer og generelle forutsetninger i tabell 4.

Tabell 6 - Tidsestimat og kostnader knyttet til tjenestekonsesjoner

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
Timer staten	-	350	500
Antall tilbydere	-	3	10
Timer per tilbyder	-	100	100
	-		
<b>Total kostnad første år</b>	-	276 000	628 000
<b>Netto nåverdi (10 år)</b>	-	494 000	1 161 000

#### 4.5 Tilgjengelig historikk

Per i dag er det omtrent 180 000 fartøy som allerede har registrert seg i Redningsselskapets småbåtregister. Dersom obligatorisk småbåtregister tilfaller en annen aktør, vil det oppstå en ekstra kostnad ved registrering av disse fartøyene i et nytt register. Vi ser for oss to alternativer:

1. Kreve at fartøy registrert i RS må registrere seg på nytt
2. Kjøpe og overføre informasjonen fra RS

I del en ble det estimert at tiden en kunde bruker på å registrere fartøyet sitt er ca. 0,167 timer. Tiden som medgår ved å kreve at medlemmer i Redningsselskapets småbåtregisteret må registrere seg på nytt estimeres til om lag 15 årsverk. I del en ble det antatt at kunden vil bruke fritiden sin på å

registrere fartøyet i småbåtregisteret hvor reallønn ble benyttet som sats for fritid. Samfunnsøkonomisk kostnad for alternativ 1 er estimert til 7,7 millioner kroner.

Tilsvarende vil nyregistrering av 180 000 fartøy i A1 medføre en kostnad på om lag 19,7 millioner, tilsvarende om lag 23 årsverk for en statlig aktør. Det er ikke gitt at Redningsselskapets register inneholder all informasjonen som er relevant for en evt. obligatorisk registrering. Det vil si at man tenkelig kan overføre registerinformasjonen som finnes i Redningsselskapet, men at det uansett vil kunne oppstå behov for ytterligere informasjon ved innførsel i det nye registeret. Det må også vurderes juridisk hvorvidt man i det hele tatt kan overføre denne typen informasjon, hvis Redningsselskapet ønsker å selge den. Uavhengig av hvem som drifter registeret, er det en forutsetning at nyregistrering foregår så raskt og smidig som mulig.

#### 4.6 Reduksjon i redningstjenestens kapasitet

Et inntektsbortfall, som beskrevet i kapittel 3.4, hos Redningsselskapet vil kunne føre til at inntil fire fast bemannede redningsskøyter eller ti frivillige redningsskøyter blir lagt ned. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at dette vil kunne bidra til økt risiko ved ferdsel på sjøen ved at uttrykningstid til en ulykke kan øke. Sjøfartsdirektoratet har ikke beregnet og tallfestet denne risikoen, men legger til grunn at redningstjenesten generelt, og Redningsselskapet spesielt – som står for 76% av alle redningsaksjoner til havs – er viktig for å redusere konsekvensene forbundet med en ulykke (Albertsen m.fl. 2023). Redningsselskapet opplyser at de har direkte og indirekte inntekter pålydende 34,5 millioner kroner fra deres frivillige småbåtregister.

#### 4.7 Aktuelle aktører og geografiske hensyn

I dette kapitlet ser vi nærmere på hvilke aktører som kan tenkes å drifte registeret innenfor de ulike alternativene. Vi ser også på de geografiske virkninger som følger av disse aktørene. Vi har valg å gjøre det på denne måten ettersom de enkelte geografiske virkninger kan være særegne for de ulike alternativene.

##### 4.7.1 Alternativ 1: Tjenestenivå

Alternativ 1 legger til grunn at et nasjonalt småbåtregister skal driftes av det offentlige. Sjøfartsdirektoratet forutsetter i denne utredningen at den offentlige aktøren det er tale om, er staten. Problemstillingene som et småbåtregister har som hensikt å imøtekomme, for eksempel forbedret sjøsikkerhet, kriminalitetsbekjempelse og miljøhensyn, kan sies å være nasjonale anliggender. Alternativet til statlig drift kan tenkelig være kommunal eller fylkeskommunal drift. Disse innretningene er ikke uten presedens. Tidligere «versjoner» av småbåtregister i Norge har blant annet bestått av ulike registre forvaltet av lokale polititjenestesteder mv. (se del en av utredningen). Selv om det er et prinsipp at mange offentlige tjenester bør løses nærmest mulig sluttbruker, anser Sjøfartsdirektoratet en statlig struktur som mest formålstjenlig sammenlignet med en mer fragmentert løsning. Et eventuelt nytt småbåtregister vil være organisert rundt selvbetjente løsninger og en felles database for aktører med tjenstlig behov. Å etablere ulike offentlige løsninger for innføring i registeret kan bidra til å redusere denne gevinsten

I denne utredningen har Sjøfartsdirektoratet vært i kontakt med Brønnøysundregisteret, Kystverket og Fiskeridirektoratet angående drift av registeret, da det er disse offentlige etatene som allerede har register som det er nærliggende å videreutvikle til å inkludere et småbåtregister. I første omgang har dette vært for å kartlegge eksisterende oppgaver, og ønske om å drifte et register. Under følger en kort oppsummering av ulike etater som har blitt vurdert av Direktoratet.



#### 4.7.2 Alternativ 1: Aktører

##### *Sjøfartsdirektoratet*

Sjøfartsdirektoratet er forvaltnings- og tilsynsmyndighet for arbeidet med sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier til sjøs. Direktoratet, ved skipsregistrene NIS/NOR, har også ansvar for å sikre rettsvern for norskregistrerte skip og rettigheter i disse. Direktoratet har om lag 350 ansatte og 15 kontorer, inkludert hovedkontor i Haugesund og skipsregistrene i Bergen.

Sjøfartsdirektorats skipsregister inneholder om lag 10 900 næringsfartøy og 10 250 fritidsfartøy. Hvert år blir det gjennomført om lag 17 500 transaksjoner i registeret basert på vel 100 000 dokumenter. Registeret har 22 ansatte. Nærmere informasjon om innretning av skipsregisteret, herunder NOR, NIS, BYGG er redegjort for i del en av denne utredningen.

##### *Kystverket*

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Etaten har om lag 1000 ansatte fordelt på kontorer, sjøtrafikksentraler og losstasjoner langs kysten. Kontorene er lokalisert i Arendal, Horten, Haugesund, Ålesund, Kabelvåg, Tromsø og Honningsvåg, mens sjøtrafikksentralene og losstasjonene strekker seg fra Fredrikstad i sør til Vardø i nord.

Vardø kommune har foreslått Kystverkets sjøtrafikksentral i Vardø som plassering for registeret, med begrunnelse i deres maritime kompetansemiljø, juridiske miljø, og miljø for registerføring mv (Brev til Sjøfartsdirektoratet fra Vardø Kommune signert Ørjan Jensen, Ordfører, datert 19.06.2023).

Kystverket selv ser ikke noen vesentlige synergier ved å plassere ansvaret for småbåtregisteret i samme avdeling som sjøtrafikksentralen og analyseenheten i Vardø, og presiserer at de med dagens bemanning og budsjett ikke har mulighet til å håndtere driften av dette. Utover dette har de ingen formening om fysisk plassering av registeret og dets tilsatte (svarbrev signert Anne Gunn Mostad, fung. kystdirektør, Kystverket 13.07.2023).

##### *Fiskeridirektoratet*

Fiskeridirektoratet er rådgivende og utøvende organ innen fiskeri- og havbruksforvaltning i Norge. Direktoratet har rundt 420 årsverk fordelt på 20 kontorer i hele landet. Fiskeridirektoratets merkeregister inneholder oversikt over fartøy, og deres eiere, som innehar retten til å delta i fiske. Per 20.04.2023 var det 5528 fartøy i merkeregisteret.

Fiskeridirektoratet har etter forespørsel på kommentar til driften av småbåtregisteret fastslått at de har behov for å modernisere deres fartøyregister og fiskeregister i nær framtid, og ser derfor ikke at de har kapasitet til å ta på seg ansvaret av å etablere et småbåtregister. Sett fra deres side er det, dersom man velger en offentlig aktør, også mer naturlig å legge registeret til Sjøfartsdirektoratet eller Brønnøysundregisteret ettersom mange av småbåtene ikke benyttes i fiske.

##### *Brønnøysundregisteret*

Brønnøysundregistrene er en statlig etat som driver flere av Norges registre, blant annet løssøreregisteret. Etaten har 430 medarbeidere fordelt på kontorer i Brønnøysund, Narvik og Oslo. Majoriteten av disse holder til på kontoret i Brønnøysund.

Brønnøysundregistrene har etter forespørsel på kommentar til driften av småbåtregisteret fastslått at dersom registeret utelukkende skal realiseres som et register med oversikt over eierskap, og ikke et register som skal tilrettelegge for tinglysning av pant, så er det av begrenset interesse for dem å få ansvaret for driften. Etaten har imidlertid gjort uttrykk for at den nye registerplattformen deres egner seg som en teknisk løsning for småbåtregisteret, og bistår derfor gjerne med teknisk løsning/plattform.



#### 4.7.3 Alternativ 1: Geografiske hensyn

Dersom registeret legges under offentlig drift, herunder staten, vil man måtte forholde seg til regjeringens retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og statlig tjenesteproduksjon (Regjeringen, 2022).

Ved valg av alternativer skal type og hyppighet av publikumskontakt dokumenteres. Jo mer avhengig virksomheten er av direkte kontakt med brukerne, desto nærmere brukerne må virksomheten være lokalisert. Videre er kompetansekravet til de ansatte sentralt, hvor i hvilken grad virksomheten vil være i stand til å rekruttere og ta vare på kvalifisert arbeid er et viktig moment i vurderingen. Virksomhetens kompetansebehov skal dokumenteres og begrunnes, og behovet må vurderes opp mot potensialet for at aktuelle lokaliseringalternativ kan tilfredsstille dette. I tillegg skal virksomhetens eventuelle behov for nærhet til særskilt infrastruktur, spesielle typer fagmiljø, offentlige styresmakter mm., dokumenteres og begrunnes. Kostnaden ved de ulike alternativene skal også dokumenteres.

Ved utvidelse av virksomheter med en regional struktur som følge av nye arbeidsoppgaver, skal veksten i hovedsak skje utenfor de største byene. Til slutt skal det tas hensyn til lokalpolitiske avtaler inngått mellom fylker i forbindelse med regionreformen. Lokalpolitikken skal, gjennom fordeling av statlige arbeidsplasser, bidra til utviklingen av robuste arbeidsmarkeder i alle deler av landet. På denne måten skal man også redusere de samlede negative virkningene som bortfall av statlige arbeidsplasser har for kommune og arbeidsmarkedsregioner.

Når det kommer til driften av et småbåtregister, er ikke direkte kontakt med brukerne et moment som bør tillegges mye vekt i vurderingen av registerets plassering. Elektroniske løsninger gjør at saksbehandlingen kan foretas hvor som helst i landet. Et tungtveiende moment er imidlertid fagmiljøet og kompetanse hos de ansatte. Dette for å sikre best mulig kvalitet på tjenesten, en kostnadseffektiv statlig forvaltning og en effektiv oppgaveløsning.

Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at det blir en allerede eksisterende offentlig virksomhet som skal drifte småbåtregisteret i alternativ 1. Driften av registeret anses dermed som en utvidelse av en allerede eksisterende aktørs ansvarsområde. Dersom dette likevel anses som en ny virksomhet må det i tillegg til de overnevnte momenter også tas med i betraktningen at nye statlige virksomheter som hovedregel ikke skal lokaliseres i Oslo, sentrale kommuner i Oslo-området eller andre av de største byene. Unntak fra dette skal være særlig begrunnet. Vurderingen skal inneholde alternative steder for lokalisering. Minst tre alternativer bør vurderes, og ett av alternativene skal være i sentralklasse 3 til 6. Sentralklasse er en verdi hver kommune tildeles på bakgrunn av sentralitetsindeksen (Statistisk sentralbyrå, 2023), og gir mål for kommunens sentralitet. Unntak fra dette skal begrunnes.

#### 4.7.4 Alternativ 1: Vurdering av ulike lokaliseringer

På bakgrunn av bestillingsbrev fra Nærings- og fiskeridepartementet 29.06.2023 hvor vi skal vurdere geografiske lokasjoner, så går vi her litt nærmere inn på vurdering av ulike lokasjoner. I dette kapitlet ser vi nærmere på kostnad for leie av kontorplasser, arbeidsledighet, befolkningsutvikling, og fordeling av statlige arbeidsplasser per region. Hensikten med dette er å gi oss et datagrunnlag for plassering av småbåtregisteret i alternativ 1.

Tabell 7 viser gjennomsnittskostnad for kontorlokaler i de ulike fylkene i Norge. Basert på rundskriv om arealbruk i statlige bygg (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2015, Arealkrav, avsn. 1) har vi benyttet 23 kvm pr ansatt i utregningene. Videre har vi beregnet at det er behov for 15-20

ansatte for å drifte obligatorisk småbåtregister. Gjennomsnittlig prisendring de siste 10 årene er 3,06 % (SSB).

*Tabell 7 - Kostnad for ulike lokasjoner*

Fylke	År 0	Nåverdi 10-årsperiode
Agder	778 435	7 472 039
Rogaland	801 378	7 692 260
Trøndelag	816 270	7 835 210
Troms og Finnmark	823 515	7 904 753
Møre og Romsdal	921 323	8 843 588
Innlandet	936 215	8 986 538
Vestfold og Telemark	953 925	9 156 532
Nordland	986 528	9 469 477
Vestland	1 028 790	9 875 146
Viken	1 073 065	10 300 133
Oslo	1 359 645	13 050 956

Av tabellen over ser man at det skiller ca. kr 580 000 mellom rimeligste og dyreste lokasjon, noe som vil utgjøre ca. 5 600 000 over en 10-års periode. Dette taler for at et småbåtregister bør plasseres i enten Agder, Rogaland, Trøndelag eller Troms og Finnmark. Ser man videre på arbeidsledigheten i prosent av arbeidsstyrken ser man at det er Oslo og Viken og Vestlandet etterfulgt av Agder og Sørlandet som har høyest arbeidsledighet.

*Tabell 8 - Arbeidsledighet i prosent av arbeidsstyrken*

Landsdel	Arbeidsledighet %
Oslo og Viken	4,2 %
Vestlandet	3,9 %
Agder og Sørlandet	3,8 %
Innlandet	3,5 %
Trøndelag	2,7 %
Nord-Norge	2,6 %

Tilgang på kvalifisert arbeidskraft vil også kunne påvirke lokaliseringen av registeret. Ifølge SSB er det fylker med anerkjente utdanningstilbud som Oslo, Viken og Vestland hvor befolkningen har høyest utdanningsnivå. Utdanningskravet for å drifte et småbåtregister kan også diskuteres. I realregisteret NOR er det hovedsakelig ansatt saksbehandlere som har enten bachelor eller mastergrad, mens

småbåtregistret til Redningsselskapet har en «førstelinje» med lavere utdanningskrav enn fagpersoner som behandler de mest kompliserte sakene.

Demografi kan også være et argument for lokalisering av småbåtregisteret. Det er de nordligste fylkene Troms og Finnmark og Nordland som opplevde lavest folketilvekst i 2022 (SSB). Dette er dog et politisk spørsmål som Sjøfartsdirektoratet ikke tar stilling til i denne utredningen.

*Tabell 9 - Befolkning og endringer etter fylke, 2022*

Fylke	Befolkning 1. januar	Inn- flyttinger	Ut- flyttinger	Netto innflytting	Folke- tilvekst
Viken	1 269 230	62 303	40 126	22 177	23 011
Oslo	699 827	47 973	43 285	4688	9210
Rogaland	485 797	16 261	11 219	5042	6553
Agder	311 134	12 777	8180	4597	4917
Vestland	641 292	19 487	15 438	4049	4913
Trøndelag	474 131	16 773	12 921	3852	4339
Vestfold og Telemark	424 832	16 210	11 414	5069	4269
Møre og Romsdal	265 848	9626	6983	2643	2517
Innlandet	371 253	14 772	11 111	3661	2375
Nordland	240 190	9365	8046	1319	894
Troms og Finnmark	241 736	10 440	9598	842	716

Ved utvidelse eller opprettelse av statlig virksomhet viser tabell 10 forekomst av statlige arbeidsplasser i ulike fylker. Flest ansatte i statsforvaltningen har sitt arbeidssted i Oslo, Trøndelag, Viken og Vestland, mens færrest har det i Møre og Romsdal. Fordeler man arbeidsplasser i statsforvaltningen på antall arbeidsforhold totalt for hvert fylke, endrer fordelingen seg betydelig. I en analyse fra 2013 gjennomført av SSB, fremkommer det at (daværende) Troms fylke hadde størst andel statsansatte (18%) etterfulgt av Oslo (15%) og Sør-Trøndelag (14%). Lavest andel hadde Rogaland (6,5%).

*Tabell 10 – Fordeling av arbeidsplasser i statsforvaltningen*

Fylke	Antall arbeidsforhold (2022)	Arbeidsforhold i prosent (2022)
Oslo	45 758	26,3 %
Annet	25 003	14,4 %
Trøndelag	18 137	10,4 %
Viken	17 905	10,3 %
Vestland	17 484	10,0 %

Troms og Finnmark	9 540	5,5 %
Rogaland	8 656	5,0 %
Vestfold og Telemark	7464	4,3 %
Innlandet	7 375	4,2 %
Nordland	6338	3,6 %
Agder	6173	3,5 %
Møre og Romsdal	4370	2,5 %

---

#### 4.7.5 Alternativ 2 og Alternativ 3: Aktører

I dette kapitlet vurderer vi ulike aktører som kan drifte registeret i alternativ 1 og alternativ 2, samt hva en privat drift av registeret vil si for geografisk plassering.

##### 4.7.5.1 Tjenestekonsesjon

Som nevnt tidligere må tjenestekonsesjonskontrakten konkurranseutsettes etter regelverket om offentlig anskaffelse. Det er derfor ikke mulig å anslå bestemte aktuelle aktører her, eller gå nærmere inn på deres kompetanse og ønske om å drifte registeret. Redningsselskapet har signalisert at de er interessert i å bevare sitt frivillige register, så man kan anta at de vil være en potensiell aktør som på like vilkår med andre interessenter vil konkurrere om tjenestekonsesjon, gitt at man velger alternativ to.

#### 4.7.6 Alternativ 2 og Alternativ 3: Geografiske hensyn

Dersom registeret driftes av en privat aktør er det som tidligere nevnt Sjøfartsdirektoratets oppfatning at dette vil tildeles igjennom en tjenestekonsesjon. I den forbindelse har Sjøfartsdirektoratet vært i kontakt med en ekspert på regelverk for offentlige anskaffelser, som konkluderte med at en eventuell tjenestekonsesjon må konkurranseutsettes. Samtidig ble det også redegjort for hvorvidt det vil være mulig å legge geografisk begrensninger på tjenestekonsesjoner som konkurranseutsettes etter regelverket for offentlige anskaffelser. Konklusjonen er at det ikke er anledning til dette. Bakgrunnen er anskaffelsesloven § 4, som fastslår at oppdragsgiveren skal opptre i samsvar med grunnleggende prinsipper om konkurranse, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvnbarhet og forholdsmessighet. Likebehandlingsprinsippet innebærer et forbud mot forskjellsbehandling på grunn av lokal eller nasjonal tilhørighet - diskriminering. Å vektlegge lokalisering i et visst geografisk område vil naturlig medføre at leverandører lokalisert i det aktuelle området får en fordel. Unntaksvis kan det aksepteres at det legges vekt på geografisk plassering, men da må denne ha betydning for utførelsen av oppdraget. Dersom en geografisk begrensning bare ønskes ut fra politiske og/eller distriktsmessige hensyn vil dette ikke være et akseptabelt unntak fra hovedregelen om likebehandling i det private alternativet.

Dette medfører i praksis at dersom alternativ 2 innføres vil plassering av registeret styres av lokaliseringen til den aktøren som vinner tjenestekonsesjonen. I alternativ 2 vil det sannsynligvis være aktører med flere etablerte lokasjoner som kan benyttes mens noen kun har én lokasjon. Eksempelvis har Redningsselskapet lokalkontor rundt hele landet, fra Kristiansand i sør til Tromsø i nord. For alternativ 3 vil det ikke være en bestemt lokalisering, men sannsynligvis spredt over hele

landet og potensielt utlandet da alle aktører som oppfyller gitte kriterier for et register vil ha deler av de registrerte fartøyene.

#### 4.8 Private tjenesteleverandører av offentlige oppgaver

Det kan være gode grunner til å la private organisasjoner drifte og løse oppgaver på vegne av det offentlige. For eksempel kan en privat leverandør innrette seg på en mer spesialisert måte og ha fokus på den spesifikke oppgaven som skal løses der en offentlig aktør nødvendigvis må håndtere oppgaven i tillegg til sine eksisterende oppgaver. Når en virksomhet i utgangspunktet kun skal løse én oppgave, som i tillegg er tildelt gjennom en anbudskonkurranse, kan man forvente at måloppnåelsen for virksomheten er viktig og avgjørende. I en slik løsning vil også interne omprioriteringer av ressurser likevel gå til virksomhetens formål, mens en offentlig etat er gjenstand for både politiske, sentrale og nasjonale omprioriteringer. Omdømmet til en privat virksomhet er også viktig for vedkommende aktør, slik at kundetilfredshet blir prioritert. I tillegg har private organisasjoner et insentiv til å drive ned driftskostnadene, fortrinnsvis ved å skape en mer effektiv tjeneste, slik at de maksimerer et eventuelt overskudd.

Offentlige anskaffelser lyses ut på anbud for å bidra til et konkurransedyktig næringsliv. Det legges til grunn at både utarbeidelsen og evalueringen av tilbud knyttet til utvikling og drift av et obligatorisk småbåtregister ikke vil være svært omfattende. I slike tilfeller benyttes det ofte åpne anbudskonkurranser (DFØ, 2022). Ser man dette opp mot auksjonsteorien er dette såkalte lukkede første-pris auksjoner. Slike auksjoner vil bidra til å oppnå best mulig behovsdekning til lavest mulig kostnad (Klemperer, 1999). Dette må likevel veies mot at det er formålstjenlig at årsgebyret på tjenesten er av en viss størrelse for å sikre tilstrekkelig insentiver til å holde registeret oppdatert ved eierskifter, eller vraking. Dette kan motvirke den konkurransemessige effekten, da de ulike aktørene bare vil konkurrere på pris opp til et visst punkt.

#### 4.9 Utfordringene som oppstår ved registreringsplikt og behovet for faglig kompetanse

Allerede etablerte registre, som Brønnøyrundregistrene, Fiskeridirektoratets merkeregister, Redningsselskapets småbåtregister og Sjøfartsdirektoratet ved skipsregistrene vil alle sitte på betydelig kunnskap om registrering. En obligatorisk registreringsplikt vil imidlertid by på en rekke faglige utfordringer utover alminnelig registrering.

Eldre, uregistrerte, fartøy vil ofte ha lite eller ingen dokumentasjon som viser eierskap. Er fritidsfartøyet bygget før 16.06.1998<sup>vi</sup>, så har det ikke et HIN/CIN/WIN-nummer, og selv for de bygget etter 1998 så har dette nummeret i noen tilfeller forvitret. Muligheten til å stadfeste viktig informasjon som fabrikant, modell og byggeår vil i mange tilfeller være begrenset, noe som i dag også er tilfellet på en del næringsfartøy. Mangler fartøyet identifikasjon, vil det være usikkerhet til data som meldes inn, det vil i disse tilfellene være nødvendig at data kvalitetssikres ved registrering. Ved innføring av en registreringsplikt vil manglende opplysninger være en større utfordring enn dagens ordning med frivillig registrering. Det er krevende å drifte et register som er basert på mangelfulle eller feilaktige opplysninger og håndtering av disse fartøyene krever derfor god faglig kunnskap. Det er viktig å påpeke at både Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet allerede har etablert faglig kompetanse rundt saksbehandling av pliktige registrerte fartøy. Saksbehandlingen mellom frivillig registrerte fartøy og pliktige fartøy vil variere på enkelte punkter, og kjennskap til skillet her er sentralt. Pliktige fartøy kan for eksempel ikke slettes fra registeret uten gyldig grunn, og de kan heller ikke nektes registrering uten videre. NOR registeret bruker mye ressurser på å kvalitetssikre data og følge opp registreringspliktige fartøy som ikke rapporterer korrekt. De har

opparbeidet seg verdifull erfaring og rutiner i å håndtere denne typen utfordringer. Et nytt register vil kunne sikre god kvalitet på dataene og sørge for at meldeplikten overholdes.

En annen utfordring ved usikker fartøyidentifikasjon er at det kan oppstå to forskjellige identiteter på samme fartøy, og at fartøyet blir registrert i både småbåtregisteret og realregisteret NOR. Dersom det opprettes identitet i begge registrene vil realregisteret få forrang foran småbåtregisteret, selv om sistnevnte eierendring skulle være mer oppdatert. Det er derfor også viktig at saksbehandlerne har kunnskap om realregistrering og rettsvern.

Sammenlignet med etablerte offentlige aktører vil en privat virksomhet måtte opparbeide seg kompetansen til håndtering av manglende identifikasjon og registreringsplikt, dersom de tillegges driften av småbåtregisteret. Det må sikres at måten man løser oppgaven på samsvarer med eksisterende prosesser i NOR-registeret, slik at det ikke oppstår dobbeltregistrering. Det vil gjøre nyregistreringsperioden vanskeligere og mer tidskrevende for både saksbehandlere og fartøyeier. De overnevnte fartøyene vil være gjenstand for mer omfattende saksbehandling.

Til slutt er et annet sentralt poeng at det er Sjøfartsdirektoratet som har ansvar for å forvalte regelverket for fritids- og næringsfartøy. Betydningen av dette vil bli utdypet nærmere i kapittel 5.2.1.

#### 4.10 Gevinst med samlokalisering

Behovet for god faglig kompetanse og tett samhandling mellom realregisteret og småbåtregisteret, legger føringer for at det er fordelaktig med samlokalisering. Man vil i alle alternativene ha mulighet for å hente ut en gevinst ved samlokalisering: I  $A_1$  vil man oppleve en samlokaliseringsgevinst ved å legge registeret til et etablert fagmiljø i staten, mens man i  $A_2$  og  $A_3$  vil oppleve en samlokaliseringsgevinst ved å legge registeret til en privat aktør som har et erfarent og modent fagmiljø. Gevinstene innebærer en enklere tilgang på opplæring, erfaring fra tilsvarende arbeid, større mulighet for effektiv drift og redundans, samt tilgang på allerede etablerte kontorfasiliteter. Sjøfartsdirektoratet antar at denne effekten er like stor i alle alternativene, men at det i alternativ 2 og 3 vil være noe mer usikkerhet da det vil være vanskelig å forutse hvem som får tjenestekonsesjonen.

#### 4.11 Langsiktig stabilitet

Ved offentlig forvaltning av registeret kan man forvente langvarig stabilitet og forutsigbarhet. For private aktører vil en i mindre grad ha tilsvarende stabilitet, da disse vil påvirkes av svingninger i markedet. Det vil allikevel være noen private aktører hvor en kan forvente langsiktig stabilitet, som for eksempel Redningsselskapet som har bestått i over 100 år. Dersom det innføres en obligatorisk registreringsplikt i et register driftet av andre aktører, kan dette ha en negativ virkning på stabilitet. Et fullstendig og oppdatert register er avhengig av at tjenestetilbyder holder seg operativ over mange år.

#### 4.12 Portal / System (NOR / RS/Brønnøysund)

Et obligatorisk småbåtregister stiller store krav til teknisk løsning, både når det gjelder selve registersystemet og bakenforliggende IT-ressurser. Publikum har i dag høye forventninger knyttet til brukervennlighet og stabilitet. Det er avgjørende å ha gode nettsider og et velfungerende app-grensesnitt. I tillegg må saksbehandlerne ha et effektivt verktøy i sin arbeidshverdag, og man må kunne formidle og rapportere om fritidsbåtflåten på en god måte. Når flere hundre tusen fartøy skal innføres i registeret, med høyt trykk fra første dag, er det sentralt at den tekniske løsningen er i stand til å håndtere dette, og at risikoen for feil i systemet dermed er minimal. Forventningene er de samme, uavhengig av hvem som driver det obligatoriske småbåtregisteret.

#### 4.12.1 Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet jobber målrettet med digitalisering. I 2018 ble prosjektet NIS/NOR Modernisering satt i produksjon. Det ga registrene en ny og fremtidsrettet arbeidsflate, basert på skyløsninger og API-er. For å effektivisere innsending av skjema og nødvendig dokumentasjon ved registrering av fartøy, lanserte direktoratet i oktober 2021 en publikumsportal for elektronisk tinglysning av dokumenter: E-tinglysningsportalen (Sjøfartsdirektoratet, u.d). Løsningen forenkler samhandlingen med kundene ved tinglysning av eierskifter, pant og andre rettsstiftende dokumenter. Dette er den første publikumsportalen for tinglysning i Norge.

Sjøfartsdirektoratet har i dag en moderne og skalerbar løsning for registrering av fartøy. Det vil være behov for strukturelle og ytelsesmessige tilpasninger ved en eventuell innføring av et obligatorisk småbåtregister, men konseptene kan uten større tilpasninger gjenbrukes. Med en moderne arkitektur og skyteknologi, kan Sjøfartsdirektoratet enkelt tilrettelegge dagens grensesnitt for morgendagens behov.

E-tinglysningsportalen er tilpasset for registrering av mindre fartøy. Saker knyttet til eierskifte av allerede registrerte båter kan ordnes via to enkle skjermbilder. Nyregistreringer av fartøy krever mer informasjon, men også her vil portalen kunne guide kunden gjennom saken. Et virkemiddel er at data om de mest populære båtmodellene ligger tilgjengelig, slik at kunden slipper å fylle inn dette selv. Det gjelder særlig fartøyets grunnleggende mål, byggemateriale og produsentinformasjon. Det minsker også mulighetene for feil.

#### 4.12.2 Redningsselskapet – teknisk løsning<sup>vii</sup>

Redningsselskapet har flere måter å dele data på. Det er snakk om et omfattende nettverk med mange brukere og mange innganger. Redningsselskapet deler data via API, via plattformer som er utarbeidet og driftet av Redningsselskapet selv, via Infotorg.no, og utsendinger fra Redningsselskapet av manuelt utarbeidet statistikk eller dokumentasjon som ikke er tilgjengelig via de tre første rutene. Hvor mye som er tilgjengelig varierer av delingsmåte, og innad hver delingsmåte varierer det ut fra hvilken bruker som ber om tilgang. De fleste av delingsmåtene går direkte fra Redningsselskapet, men ca 10% går via delingsplattformen Infotorg.no som eies av TietoEvry

Systemet er bygget for å være skalerbart, slik at kostnadene ikke øker selv om bruken og innholdsmengden gjør det. Tilgangen til API og plattformene Redningsselskapet drifter er gratis for brukerne, og finansieres gjennom det frivillige registerets gebyrinntekter. Infotorg.no tar direkte betalt for tilgang, hvor det er TietoEvry som har bestemt at det koster å bruke tjenesten, og hvor Redningsselskapet mottar noe av det de tjener på å bruke det frivillige registeret.

#### 4.12.3 Øvrige innspill

Brønnøysundregistrene har tilbudt seg å kunne drifte den tekniske løsningen for en registertjeneste. Brønnøysund har gode løsninger og mye erfaring med drift av register. Mulighetene i deres systemer vil være spesielt relevant dersom registeret blir gitt i tjenestekonsesjon til en annen privat virksomhet enn Redningsselskapet.

Når det gjelder systemer, så har det kommet noen forslag fra de eksterne. Kystverket foreslår at dersom registeret ender opp hos Sjøfartsdirektoratet, så kan det legges opp til en felles påloggingstjeneste for alle registrene. Dette vil forenkle hverdagen for de brukerne med fartøy i både småbåtregisteret og NOR og/eller NIS, eller for de som flyttet fartøy mellom småbåtregisteret og NOR. Det har fra flere eksterne blitt påpekt at det ønskes en mulighet til å søke på tvers av fartøyregistrene. KNBF ønsker seg et sentralregister med alle fartøyene i småbåtregisteret, NOR og NIS, uavhengig av hvor småbåtregisteret til slutt plassert (epostkorrespondanse 19.06.2023 og

15.07.2023). For NORBOAT så anser de det som en fordel ved at Sjøfartsdirektoratet drifter småbåtregisteret i tillegg til NOR/NIS er at det er enkelt å lage et overordnet søk på tvers av registrene (epostkorrespondanse Thomas Nicolai Bjønness, medlemsansvarlig, NORBOAT 06.07.2023). De ønsker en brukervennlig portal slik at nyregistrering av fartøy ikke blir tidskrevende. Ved registrering via API vil NORBOAT jobbe for å lage digitale kjøpskontrakter som sender inn registrering via API.

## 5 Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

### 5.1 Sammenstilling av samfunnsøkonomiske virkninger

I tabellen under er det oppgitt nåverdier for kostnader for en tiårsperiode. Ikke-prissatte virkninger er vurdert etter pluss-minusmetoden. Tabellen er en oppsummering av kostnadsvirkninger og ikke-prissatte virkninger som er beskrevet i kapittel 4.

Tabell 11 - Sammenstilling av samfunnsøkonomiske virkninger

	A1	A2	A3	Kommentar
<b><u>Prissatte virkninger</u></b>				
Opplæring/ Effektivitetskostnad	3 449 000	3 449 000	6 897 000	
Tjenestekonsesjoner	0	494 000	1 161 000	Vi antar kostnader vil øke i alternativ 3, da denne innbefatter trolig flere tilbydere.
Registrering av historikk - saksbehandler	19 705 000	(19 705 000)	(19 705 000)	Kostnad bortfaller i A2 og A3 dersom tjenestekonsesjonen tillegges Redningsselskapet
Registrering av historikk - kunder	7 653 000	(7 653 000)	(7 653 000)	Kostnad bortfaller i A2 og A3 dersom tjenestekonsesjonen tillegges Redningsselskapet
<b>Samfunnsøkonomisk lønnsomhet</b>	-30 807 000	-31 301 000	-35 416 000	
<b><u>Ikke-prissatte virkninger</u></b>				
<b>Utviklingskostnader (opprettelse)</b>	--	(--)	----	Vi antar utviklingskostnader vil bli større ved utvikling av flere løsninger.
<b>Lokalisering</b>				
Mulighet for å velge lokasjon basert på kontorkostnader, arbeidsledighet etc.	++++	0	0	
<b>Gevinst ved samlokalisering</b>	++++	(+++)	+	



<b>Bortfall av redningsskøyter</b>	----	(----)	(----)	A2 og A3 åpner for fri konkurranse rundt drift av småbåtregister.
<b>Langsiktig stabilitet</b>	++++	(++)	-	A2 og A3 åpner for fri konkurranse rundt drift av småbåtregister.
<b>Utfordringene som oppstår ved registreringsplikt og behovet for faglig kompetanse</b>	+++	(+++)	+	A2 og A3 åpner for fri konkurranse rundt drift av småbåtregister.
<b>Portal / System (NOR / RS/Brønnøysund)</b>	+++	(+++)	(+++)	A2 og A3 åpner for fri konkurranse rundt drift av småbåtregister.
<b>Samlet vurdering ikke-prissatte virkninger</b>	1	2	3	
<b>Rangering etter samlet vurdering</b>	1	2	3	

Den totale vurderingen av samfunnsøkonomiske virkninger taler for alternativ A1. Det er stor usikkerhet i vurderingene av alternativ A2 og A3 i de punktene som er markert med (...), avhengig om tjenestekonsesjonen tildeles en etablert aktør eller ikke.

## 5.2 Geografisk plassering av et register driftet av Sjøfartsdirektoratet

Summen av argumentene ovenfor peker mot en offentlig løsning. Vi har lagt til grunn at den mest aktuelle offentlige etaten er Sjøfartsdirektoratet. Dette er fordi Sjøfartsdirektoratet allerede har registrering av fartøy som del av sin virksomhet (NIS/NOR), samt en rekke andre forutsetninger og behov for registerdata, og fordi andre aktuelle offentlige etater har meldt fra om at de ikke er interessert i å ha ansvaret for et obligatorisk småbåtregister. Sjøfartsdirektoratet er dermed det mest aktuelle alternativet for å ta over et småbåtregister. Videre vil vi gjøre en vurdering av muligheter for geografisk lokasjon med utgangspunkt i Sjøfartsdirektoratet.

### 5.2.1 Sentralisert integrert modell

Sjøfartsdirektoratets registerfaglige kompetanse er lokalisert i Bergen ved avdeling for skipsregistrene. Avdelingen forvalter Norsk ordinært skipsregister (NOR) og Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Begge er realregistre.

Ved å legge småbåtregisteret sammen med NOR og NIS i Bergen vil man oppleve flere synergieffekter som omtalt i kapittel fire. Dette vil kunne være kostnadssparende knyttet til blant annet opplæring, kontorfasiliteter, ledelse og organisering. Saksbehandlere ved skipsregisteret kan lære opp nye kollegaer, samt sørge for tilstrekkelig redundans i høysesonger. Dette vil redusere behovet for vikarer, og være kostnadsbesparende i forbindelse med førstegangsregistrering sammenlignet med en desentralisert løsning. Dette vil også gjøre det enklere å flytte fartøy fra NOR til småbåtregisteret og tilbake.

Ved en eventuell obligatorisk registreringsplikt av opp mot 750.000 fartøy så medfører det en helt ny kompleksitet rundt registreringen i realregisteret og småbåtregisteret, spesielt med tanke på

korrekte registerdata og dersom fartøy skal bytte register. Det vil være viktig for å unngå dobbeltregistrering. Alle registreringspliktige fartøy skal registreres og kan ikke uten videre slettes ut av ett av registrene uten dokumentasjon på at vilkårene for sletting er oppfylt. Dette krever tett samhandling, lik praksis på identifisering av fartøy og eier, samt god oversikt over registrerte fartøy. En enhetlig registerkultur må derfor antas å gi den mest presise juridiske veiledningen for registerets kunder. Dette vil igjen gi høy effektivitet i saksbehandlingen.

I tillegg vil det være en rekke klare juridiske fordeler ved at småbåtregisteret samlokaliseres med skipsregistrene NIS/NOR. En slik ordning vil innebære en samordnet tolkning av sjøloven, som regulerer realregisteret, og registreringsloven, som skal regulere småbåtregisteret. Regelverksutvikling bør være enhetlig. Dette oppnås best ved at endringsforslag fremmes av samme registreringsmyndighet. Man vil da kunne sikre at endringsforslaget alltid har tatt hensyn til både sjøloven og registreringsloven.

Videre vil en sentralisert integrert modell innebære at disse regelendringene vil bedre kunne samordnes med endringer i sjøsikkerhetslovgivningen, for eksempel knyttet til spørsmål om oppmåling og CE-merking av fartøy. Til arbeidet med regelverksutvikling er skipsregistrene bistått av en egen regelverksavdeling i Sjøfartsdirektoratet. Regelendringer som foreslås som følge av saksbehandlingserfaringer i NOR vil dermed alltid ha gjennomgått en grundig kvalitetskontroll.

Den sentraliserte integrerte modellen vil også være i tråd med hvordan våre nordiske naboland organiserer sine registre. Den nordiske modellen er beskrevet innledningsvis i denne utredningen.

**5.2.2 Vurdering av plassering ihht. Retningslinjer for plassering av statlige arbeidsplasser**  
Regjeringens retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og statlig tjenesteproduksjon legger føringer knyttet til lokalisering. Som diskutert tidligere vil dette avhenge av hvorvidt en opprettelse av et småbåtregister i Sjøfartsdirektoratet regnes som en opprettelse av en ny virksomhet eller en videreføring av en eksisterende virksomhet. Sjøfartsdirektoratet har i denne sammenheng argumentert for at direktoratet anser småbåtregisteret som en videreføring av eksisterende virksomhet, fortrinnsvis ved avdeling skipsregistrene i Bergen eller eventuelt en av Sjøfartsdirektoratets øvrige lokaliteter, herunder også hovedkontoret i Haugesund.

Foruten direktoratets tilsynsvirksomhet, som i hovedsak er lagt til tilsynskontorer langs kysten, og skipsregistrering, som utføres av NIS/NOR registeret i Bergen, betjener hovedkontoret langt de fleste oppgavene til direktoratet. Herunder blant annet regelverksutvikling, saksbehandling av fartøyprosjekter, kompetansekrav, krav og tilsyn med fritidsfartøy, miljømessige problemstillinger, og direktoratets administrative støttefunksjoner. Sjøfartsdirektoratets helhetlige kompetanse vil kunne ha positive synergieffekter ved å integrere et småbåtregister, uavhengig av lokasjon.

### 5.2.3 Desentralisert modell i distriktene

Ved opprettelsen av nye statlige virksomheter skal regjeringens retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og statlig tjenesteproduksjon benyttes. Dette vil innebære at minst tre alternativer bør vurderes, og ett av alternativene skal være i sentralklasse 3 til 6. Sjøfartsdirektoratet har i utgangspunktet anbefalt at opprettelsen av et obligatorisk småbåtregister bør legges til Sjøfartsdirektoratet ved avdeling skipsregistrene, og at dette ansees som en videreføring av eksisterende virksomhet.

Sjøfartsdirektoratet har samtidig god erfaring med desentralisert samarbeid, og vil kunne ivareta en utvidelse med et småbåtregister ved andre lokasjoner utover, eller i tillegg til, Bergen. Det vil også være mulig å opprette nye lokalkontorer innenfor Sjøfartsdirektoratet eksisterende organiseringsstruktur, eller ved hovedkontoret i Haugesund. Som omtalt tidligere i utredningen har Sjøfartsdirektoratet 15 kontorer langs norskekysten. Disse er jevnt fordelt over sentralklasse 1 – 5, og tilfredsstillende dermed kravet i retningslinjene. Et godt utgangspunkt vil her være at de alternativene som vurderes er Bergen, sentralklasse 2, og Haugesund, sentralklasse 3, sammen med et tredje alternativ, men andre kombinasjoner kan også benyttes.



Figur 1 Sjøfartsdirektoratet regions- og tilsynskontorer

Tabell 12 - Sjøfartsdirektoratets kontorsted med sentralklasse (Statistisk Sentralbyrå 2023)

Kontorsted	Sentralklasse
Oslo	1
Stavanger	2
Bergen	2
Trondheim	2
Larvik	3
Kristiansand	3
Haugesund	3
Ålesund	3
Bodø	3
Tromsø	3
Kristiansund	4
Harstad	4
Hammerfest	4
Florø (Kinn)	5
Sandnessjøen (Alstahaug)	5
Svolvær (Vågan kommune)	5

I kapittel 4 ble de ulike fylkene og regionene vurdert utfra kriterier som kvadratmeterpris på kontorlokaler, arbeidsledighet, og utvikling i folketall. Agder, Rogaland, Trøndelag, samt Troms og Finnmark skiller seg ut med å i gjennomsnitt ha de laveste kvadratmeterprisene. Samtidig skiller Troms og Finnmark seg ut ved å ha vesentlig lavere arbeidsledighet (2,6 %). Dette har sannsynligvis sammenheng med stor grad av utflytting i Troms og Finnmark, sammenlignet med andre fylker. Mens netto folkevekst i Agder, Rogaland, og Trøndelag var henholdsvis 4917, 6553, og 4339 personer i 2022, var tilsvarende tall for Troms og Finnmark 716. Troms og Finnmark er også, etter Nordland, det fylket i Norge med lavest folketall.

Isolert sett kan dette tale for at det vil være vanskeligere å rekruttere kvalifisert arbeidskraft i Troms og Finnmark, sammenlignet med for eksempel Agder eller Rogaland. På den andre siden kan en tenke seg en motsatt effekt – at ved å etablere statlige arbeidsplasser i Troms og Finnmark så vil dette bidra til å redusere antallet utflyttinger og føre til større netto folketilvekst. Kapittel 4 viser også hvor stor andel av alle arbeidsplasser i et fylke som er en del av den sentrale statsforvaltningen. Troms og Finnmark er de fylkene med høyest andel statlig ansatte, mens Rogaland har lavest andel. Det er også viktig å huske på at vi her ser på data hentet fra de ulike fylkene, mens bildet kan se annerledes ut på kommune eller by-nivå.

Distriktskommunene Vardø og Fitjar har meldt sin interesse direkte til oss for å huse et obligatorisk småbåtsregister. Vi er også klar over at Nordkapp, Arendal og Risør har gått ut i media med tilsvarende ønske. Dette gjør det tydelig at det er interesse i Distrikts-Norge for arbeidsplassene som vil komme med et småbåtsregister. Det er tidsmessig ikke mulig for denne utredningen å innhente tilbakemelding fra alle interesserte kommuner og gjøre en fullstendig vurdering basert på dette. En eventuell plassering utenfor Skipsregistrene i Bergen bør derfor gjennomgås i etterkant på en slik måte at de kommunene som ønsker å melde sin interesse får anledning.

## 6 Anbefaling og konklusjon

Sjøfartsdirektoratet anbefaler at registeret tillegges en offentlig aktør i henhold til alternativ A1. Det er flere grunner til dette. For det første har registerføring tradisjonelt vært en statlig oppgave. I tillegg til at dette er normen i våre naboland finnes det flere eksempler på at dette er tilfellet nasjonalt, herunder kjøretøysregisteret og luftfartøyregisteret. Bakgrunnen for dette er at registerføring anses som en allmenntilgjengelig oppgave, som vil være en nyttig kilde innenfor flere bransjer som sjøredning, forsikring, utstyrsleverandører, produsenter, og detaljister for å nevne noen. Dette taler for at registeret bør driftes av en nøytral statlig aktør, som har et langsiktig perspektiv, og ikke selv har økonomiske interesser i registeret.

Videre innebærer den økte kompleksiteten i registreringsprosessen at småbåtsregisteret bør samlokaliseres med en allerede eksisterende statlig registerenhet. Av hensyn til en enhetlig registerkultur bør dette være sammen med realregisteret, slik som tilfellet er hos våre nordiske naboland. Dette vil, som nevnt tidligere, skape en rekke fordeler. Korrekte registerdata er sentralt for at småbåtsregisteret skal anses som et kvalitetsregister.

Til slutt har Sjøfartsdirektoratet mottatt flere tilbakemeldinger fra næringen om at et obligatorisk småbåtsregister bør være offentlig eid og driftet. Disse tilbakemeldingene er oppsummert i kapittel 6.

Sjøfartsdirektoratet har vurdert ulike aktuelle offentlige aktører for driften av småbåtsregisteret. Som nevnt i kapittel 4.7.2 gjør kapasitetsmessige begrensninger og mangelen på interesse hos disse at

driften ikke kan tillegges dem. Sjøfartsdirektoratet er dermed den gjenværende offentlige aktøren som har tilstrekkelig og relevant faglig kompetanse til å drifte registeret.

Gitt at småbåtregister skal driftes av en offentlig aktør i henhold til A<sub>1</sub> anses det som hensiktsmessig at et obligatorisk småbåtregister legges til Sjøfartsdirektoratet. Det er flere grunner til dette:

- Sjøfartsdirektoratet har kvalifisert kompetanse og lang erfaring med å drifte et obligatorisk fartøyregister gjennom skipsregistrene NIS og NOR.
- Sjøfartsdirektoratet har allerede tekniske løsninger på plass for å håndtere fartøyregistrering.
- Sjøfartsdirektoratet har et overordnet tilsynsansvar for alle norske fartøy
- Sjøfartsdirektoratet forvalter allerede regelverket for fritids- og næringsfartøy
- Sjøfartsdirektoratet har vilje og interesse av å påta seg oppdraget.
- Andre nordiske land, samt Storbritannia har innrettet sine småbåtregistre på denne måten

På bakgrunn av dette anbefaler prosjektgruppen at obligatorisk småbåtregister legges til Sjøfartsdirektoratet, og samlokaliseres med direktoratets skipsregister NIS/NOR i Bergen, for å utnytte samlokaliseringsevinstene dette innebærer. Dersom det av andre hensyn er ønskelig å desentralisere småbåtregisteret vil det være mulig med de merkostnadene dette medfører, enten innenfor et av direktoratets eksisterende kontorfasiliteter, eller ved å opprette et nytt lokalkontor.

Dersom Sjøfartsdirektoratet tillegges driften av et obligatorisk småbåtregister, vil Redningsselskapet risikere et betydelig inntektsbortfall. Redningsselskapet påpeker at dette vil kunne gå utover sjøredningstjenesten. Det er ingen tvil om at sjøredningstjenesten er et allmenntilgjengelig formål, og at tapet av småbåtregister som en inntektskilde kan bidra til å redusere beredskapen.

Sjøfartsdirektoratet er bekymret for en eventuell reduksjon i sjøredningstjenesten Redningsselskapet utfører, da dette vil kunne påvirke sjøsikkerheten som helhet. For å motvirke dette anbefaler Sjøfartsdirektoratet at Redningsselskapet kompenseres.

## 6.1 Tilbakemelding fra eksterne på drift av et småbåtregister

Tabell 13 - Tilbakemeldinger fra eksterne på drift av et småbåtregister

Organisasjon	Bransje	Hvordan stiller organisasjonen seg til privat/offentlig driftsansvar?	Hvordan stiller organisasjonen seg til finansiering av et register?
KNBF <sup>viii</sup>	Båtfolkets interesseforbund, med 400 medlemsforeninger og 43.000 medlemmer, herunder ca. 3.500 personlige medlemmer, og 40.000 tilsluttet via en båtforening (KNBF, 2023)	Så lenge det blir en offentlig regulert registreringsplikt og registeret som brukes til å ivareta dette for småbåtene er offentlig godkjent, så har de ingen preferanser.	Drift til kostpris, fraråder bruk til annet.

Kystverket <sup>ix</sup>	Offentlig etat	Naturlig at den driftes av en offentlig etat	Drift til kostpris, ingen finansiering av andre oppgaver. Viktig at det ikke blir forsinkelser i opprettelsen pga diskusjoner om hva annet som skal finansieres via dette.
Miljødirektoratet <sup>x</sup>	Offentlig etat	Ingen sterke synspunkter utenom at det offentlig må få tilstrekkelig tilgang, men at det kan være økonomisk lønnsomt å videreutvikle RS sitt småbåtregister	Drift til kostpris, men med mulighet for å ta gebyr for vrakpantordning.
NORBOAT <sup>xi</sup>	Båtbransjens forbund, med 392 medlemsbedrifter, blant annet importører, produsenter, megler, forhandlere og utleiere (NORBOAT, 2023)	SDIR – helintegrert med Skipsregistrene i Bergen	Foreslår en mulig kobling til vrakpantordningen, skalering basert på båtstørrelse, men også viktig at det ikke blir en terskel for deltakelse.
Norges Seilforbund <sup>xii</sup>	Interesseforbund for seilbåteiere	SDIR	Nøktern drift og administrasjon av returordningen.
Redningsselskapet <sup>xiii</sup>	En frivillig, humanitær medlemsorganisasjon som står for en betydelig andel av alle redningsaksjoner til havs.	Redningsselskapet	Ved videreføring av Redningsselskapets register, så vil inntektene brukes til å finansiere redningsoperasjoner på samme måte som i dag.

Norges Seilforbund mener Sjøfartsdirektoratet bør drive småbåtregisteret for synergi med NIS/NOR og lavere kostnader (epostkorrespondanse Peter L. Larsen, leder Utvalg Båt & Samfunn 29.06.2023).. NORBOAT er av samme oppfatning, og mener det vil være kostnadssparende om registrering foregår under samme tak (epostkorrespondanse Thomas Nicolai Bjønness, medlemsansvarlig, NORBOAT 06.07.2023). Kystverket har påpekt at offentlig etat bør drifte registeret for å unngå at privat og offentlig informasjon blandes, samt at eierforhold vil være kompatibelt med et nasjonalt kontaktregister (svarbrev signert Anne Gunn Mostad, fung. kystdirektør, Kystverket 13.07.2023). Miljødirektoratet har tatt til orde for at så lenge offentlige organer har tilgang, er det av mindre betydning hvem som eier registeret (svarbrev signert Terje Qvam, fungerende avdelingsdirektør og Otto Okstad, seniorrådgiver 07.07.2023). Miljødirektoratet har likevel den oppfattelse at det vil være billigere dersom man bygger på Redningsselskapets småbåtregister.

Tilbakemeldingene fra forskjellige private og offentlige aktører viser også at registerets innhold er et viktig tema for mange. Kystverket ønsker for eksempel at registeret også skal kartlegge fartøyets motortype, drivstofftype og byggemateriale (svarbrev signert Anne Gunn Mostad, fung. kystdirektør, Kystverket 13.07.2023).

I den sammenheng har flere aktører også kommentarer til registerets omfang. Miljødirektoratet ønsker at registeret skal utvides, slik at flest mulig fartøy blir dekket (svarbrev signert Terje Qvam, fungerende avdelingsdirektør og Otto Okstad, seniorrådgiver 07.07.2023). KNBFs Sikkerhets- og Utdanningskomite har også gitt uttrykk for at de ønsker en strengere registreringsplikt enn Sjøfartsdirektoratet har anbefalt (epostkorrespondanse Stig Hvide Smith, generalsekretær 15.07.2023). De setter også søkelyset mot at muligheten for å ta pant i fartøy er viktig, men aksepterer løsningen med å senke grensen for registrering i NOR fremfor å gjøre småbåtregisteret om til et realregister for å hindre at saken drar ut i tid. Også NORBOAT er tilhenger av å senke grensen i NOR slik at mindre fartøy kan realregistreres (epostkorrespondanse Thomas Nicolai Bjønness, medlemsansvarlig, NORBOAT 06.07.2023).

KNBFs Sikkerhets- og Utdanningskomite mener videre det kunne vært diskutert om en forsikringsplikt skulle vært pålagt, men de er skeptiske til å introdusere flere krav til fartøyeierne i første omgang (epostkorrespondanse Stig Hvide Smith, generalsekretær 15.07.2023). Dette for å sikre at registreringen blir gjennomført og at flest mulig melder seg. De påpeker at en enkel registrering innebærer at det er billig nok å registrere fartøyet, at registreringen markedsføres godt og at håndhevelsen av registeret må være forståelig. Norges Seilforbund har på sin side gitt uttrykk for at de ønsker fritak fra registreringsplikten for fartøy uten motor (epostkorrespondanse Peter L. Larsen, leder Utvalg Båt & Samfunn 29.06.2023).

## 7 Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

### 7.1 Introduksjon og formål

En vellykket gjennomføring innebærer at temaene som er reist innledningsvis løses ved hjelp av det anbefalte tiltaket. De fleste tiltak vil ha noen sentrale forutsetninger for at gevinstene skal kunne realiseres. I dette kapitlet skal det derfor gjøres rede for viktige forutsetninger for en vellykket innføring av et obligatorisk småbåtregister.

### 7.2 Kundefokus og overgangsperiode

Ved innføring av en registreringsplikt må det være enkelt for ulike kundegrupper å finne relevant informasjon i registeret. God veiledning er essensielt for å få alle fartøy inn i registeret. Navigering i kundeportalen må være intuitivt slik at det er enkelt å registrere et nytt fartøy og registrere endringer. Det må også vurderes om det bør utvikles en brukervennlig portal for opplasting av informasjon, for eksempel App i grensesnitt. På denne måten kan en møte kundene på de plattformene de er. Det er avgjørende at aktuelle IT-løsninger er operative og brukervennlige fra første stund, både for kunde og saksbehandler i registeret. Opp mot 750 000 fartøy skal registrere seg innenfor en gitt overgangsperiode og hvis ikke dette fungerer nær optimalt, er potensialet for et omdømmetap stort. Dette er en risiko som må avbøtes med god planlegging og tilstrekkelige ressurser, både menneskelige og økonomiske.

For å sørge for at nyere fartøy blir registrert inn i småbåtregisteret, bør det også legges til rette for produsent- og forhandlerregistrering. Ved å la disse registrere fartøyet inn i registeret så snart det er bygget, importert eller solgt, sørger man for at ønsket informasjon sendes inn og at registeret er

oppdatert. I en beredskapssituasjon er det nødvendig at relevante instanser kan søke opp informasjon om fartøy, eierforhold og annen relevant informasjon til enhver tid. En del fartøy veksler mellom å være et næringsfartøy og et fritidsfartøy, det vil derfor være viktig å registrere at fartøyet veksler og ha egen kode for dette.

Et småbåtregister vil være gjensidig avhengig av informasjonsutveksling og koblinger mot andre aktører. Det mest praktiske eksemplet på dette er politiet, som må gis tilgang til å søke opp relevant informasjon i småbåtregisteret ved behov. Småbåtregisteret bør knyttes opp mot politiets Elys-register, slik at båter som er meldt stjålet ikke blir registrert. På den måten vil man forebygge vinningskriminalitet, hvitvasking og svindel.

Det må påregnes en overgangsperiode med frist for å registrere seg. Det forespeiles videre at eldre fritids- og næringsfartøy vil være mer tidkrevende i registreringsprosessen. Det vil kreve målrettet informasjonsarbeid over tid for at kravene rundt registreringsplikten skal forstås og etterfølges.

### 7.3 Deling av informasjon og informasjonsflyt

Data fra skipsregistrene Norsk internasjonalt skipsregister (NIS), Norsk ordinært skipsregister (NOR) og Skipsbyggingsregisteret (BYGG) deles i dag både med en lang rette offentlige og private aktører via API. Dataen inngår både i interne og eksterne systemer. Vurderinger knyttet til GDPR avgjør hvor stor del av dataene den enkelte bruker har tilgang til.

Tilgang på fartøysinformasjon er noe som kan oppleves som vanskelig i dag. Av hensyn til GDPR og de registrerte båteierens interesser er det begrenset hvilken informasjon Redningsselskapet kan gi ut fra sitt frivillige register.<sup>xiv</sup> Det finnes ingen generell oppskrift på hvem som får tilgang til hva, og det gjøres løpende beslutninger basert på forespørsler. Likevel, eier får aldri se historikk på eget fartøy, og det er kun Redningsselskapet selv som har tilgang til dokumentasjonen. Myndighetens tilgang er styrt etter behov, og dokumentasjon utleveres kun til eksterne etter en utleveringsbegjæring fra politiet. Eksempelvis har ikke Hovedredningssentralen tilgang til historikk, ettersom dette ikke er noe de trenger i oppdragene sine, politiet har tilgang til historikk, og forhandlere har mulighet til å både gjøre oppslag og behandle data. Forhandlerne som kan gjøre dette er autorisert, har hatt opplæring og signert databehandleravtale med Redningsselskapet. Per i dag bruker Skatteetaten infotorg.no og kan derfor kun søke opp enkeltfartøy. De har heller ikke tilgang til informasjonen, og dersom de vil ha denne utlevert må de skaffe en utleveringsbegjæring fra politiet.

For å sikre dataflyt har Redningsselskapet samarbeid med en lang rekke aktører, blant annet norsk politi, utenlandske politi- og tollenheter, hovedredningssentralen, forsikringsbransjen, Sjøfartsdirektoratet, banker, inkasso, havner og kommuner. Det foreligger også en godkjenning fra Stortinget med midler for tilkobling til Schengen Information System (SIS).

Redningsselskapet har en ansatt som trekker ut og anonymiserer statistikk ved forespørsel. Slik behandling skal være til Redningsselskapets eller båteiers interesse. Ofte er det departement eller direktorat som ønsker tilgang.

Det er videre mye manuelt arbeid og mange manuelle prosesser knyttet til data. Spesielt for eldre fartøy må det gjøres en del kvalitetssikring og verifisering. Eksempelvis kom det ikke skrognummer på fritidsfartøy før i 1998, som gjør at data på fartøy eldre enn dette må verifiseres på andre måter. Redningsselskapet bruker også en del tid på å manuelt legge inn tilleggsinformasjon hentet fra diverse kilder forløpende, og dermed berike data. For eksempel vil det, ved en ny skrogmodell, hentes inn data rundt modellen fra produsenten som kan brukes videre ved neste innførsel av samme skrogmodell.



Etter samtaler med eksterne er det klart at det er stort fokus på tilgang til informasjon, og det er viktig for en rekke virksomheter at de får tilgang til dataene de trenger, når de trenger dem. Dette inkluderer også de som ikke har svart direkte på plasserings- og finansieringss spørsmål, som Fiskeridirektoratet. Fiskeridirektoratet ønsker ikke bare oppslag, men også muligheten til å bruke data til analyser og statistikk (svarbrev signert Anne Kjos Veim, fagdirektør, 13.07.2023). Kystverket og KNBFs Sikkerhets- og utdanningskomite ønsker å sikre at de som trenger tilgang får tilgang når de trenger det, hvor redningstjenestene er et naturlig eksempel på de som kan trenge tilgang når som helst (epostkorrespondanse Stig Hvide Smith, generalsekretær 15.07.2023 og svarbrev signert Anne Gunn Mostad, fung. kystdirektør og Guttorm Tomren, fung. direktør transport, havn og farlei, 13.07.2023). Finans Norge Forsikringsdrift påpeker at forsikringsselskapene også trenger tilgang til både eierskap og teknisk data (epostkorrespondanse Ståle Solem Ingebrigtsen, adm. dir. 30.06.2023).

#### 7.4 Sanksjoner

Gode sanksjonsmuligheter er sentralt for å sikre at nyregistreringer, videresalg og skroting av fartøy blir registrert, og dermed at registeret er oppdatert til enhver tid. Det vil derfor bli utarbeidet et lovutkast med forslag til forskjellige sanksjonshjemler. I tillegg til muligheten for økonomiske sanksjoner, som bøter og løpende tvangsmulkt, vil det foreslås andre sanksjoner som fjerning av kjennemerke, at eier nektes bruk av fartøyet og forvaring av fartøy.

#### 7.5 Strukturering av gebyr og årsavgift

Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at et obligatorisk småbåtregister skal være gebyrfinansiert. Det er i hovedsak to grunner til dette. Den første – og mest opplagte – går ut på at gebyret må dekke de faste og variable kostnadene ved å drifte et register. Den andre grunnen til at direktoratet ønsker å innføre gebyr er at dette vil bidra til å holde registeret oppdatert, da flesteparten av tidligere båteiere ikke ønsker å betale årlige gebyr på fartøy de ikke lenger eier. I 2021 ble det innført et årsgebyr på 200 kroner på alle fartøy under 24 meter i NOR registeret, noe som førte til at en rekke kunder tok kontakt med direktoratet for å melde fra at de hadde solgt eller skrotet fartøyet.

Sjøfartsdirektoratet må som andre offentlige etater følge Finansdepartementets Rundskriv R, bestemmelser om statlige gebyr- og avgifts finansiering. Her går det klart frem at gebyrsatsen ikke skal overstige kostnadene ved å produsere/levere tjenesten. Det understrekes at det er stor usikkerhet knyttet til både kostnadssiden og inntektssiden. Dersom det i realiteten finnes færre fartøy enn det som er estimert, eller dersom konsumentene ikke er villig til å melde fra om egne fartøy så vil det bli færre fartøy å fordele de faste kostnader på. Dette vil derfor påvirke gebyrsatsen. Tilsvarende vil dette også kunne føre til langt lavere inntekter enn det vi her legger til grunn.

For å drifte et oppdatert obligatorisk småbåtregister anser Sjøfartsdirektoratet det som hensiktsmessig og innføre følgende gebyrtyper; nyregistrering, omregistrering, årsgebyr og gebyr for ekstra ID merker. Disse er forklart nærmere under.

##### 7.5.1 Gebyr for nyregistrering

Ved nyregistrering av et fartøy i småbåtregisteret, bør gebyr for førstegangsregistrering betales i samme prosess. Enten ved selvbetjening i registeringsløsningen, eller ved at det gjøres av forhandler på vegne av kunden i forbindelse med salg.

Prisen på gebyret skal dekke faste og variable kostnader knyttet til saksbehandling, samt årsavgift for inneværende år.

### 7.5.2 Gebyr for omregistrering

Ved omregistrering bør ny eier inn i et løp tilsvarende det som er beskrevet for nyregistrering. Eksempelvis kan endringer på skattemeldingen og salg av båter på finn.no være linket mot omregistrering i småbåtregisteret. Gebyret skal være kostnadsbasert og dekke faste og variable kostnader for å gjennomføre denne tjenesten.

### 7.5.3 Gebyr for nytt registreringsnummer/merke

Ved ødelagte eller uleselige registreringsnummer/merker må eier av båten være pliktig til å fremskaffe nytt. Dette bør ikke settes i produksjon og sendes før kunden har betalt gebyret uavhengig om det er elektronisk eller via e-faktura. Gebyret skal være kostnadsbasert og dekke faste og variable kostnader knyttet til aktivitetene for å gjennomføre denne tjenesten.

### 7.5.4 Årsavgift

Det er kommet flere innspill på at årsavgift bør være rundt kr 200. Blir årsgebyret betydelig høyere enn dette vil man trolig møte motstand blant båteierne. Årsavgiften kan med fordel sendes via e-faktura, eller e-post da det blir svært mange gebyr som skal sendes ut samtidig.

Det er mye fokus på å holde avgiftsnivået nede, men de som kommer med konkrete tall er generelt enige om at eksisterende nivåer hos Redningsselskapet og Skipsregistrene er akseptable å videreføre til småbåtregisteret (epostkorrespondanse KNBFs Sikkerhets- og Utdanningskomite 15.07.2023, Redningsselskapet 14.07.2023 og NORBOAT 06.07.2023).

Som utgangspunkt skal det ikke legges inn krav om overskudd i beregningsgrunnlaget, men det kan vurderes om det skal innføres en sektoravgift som har til hensikt å finansiere statlige utgifter. Dette kan eksempelvis være forebyggende sjøsikkerhetsarbeid som også vil komme fritidsbåteiere til gode. Eier av registeret bør da ikke være aktøren som i størst grad utfører dette arbeidet.

Det er sannsynlig at denne avgiftssatsen vil medføre et overskudd. Man kan velge å bruke dette som et argument til å redusere prisen, men det vil uansett være et poeng å ha en viss størrelse på årsavgiften slik at dette kan bidra til å skape et incentiv til kunden om å oppdatere registeret ved videresalg eller skroting.

### 7.5.5 Oppsummering av gebyr og årsavgift

I tabellen under har vi oppdatert dagens satser på de ulike gebyrene som eksisterer i redningsselskapet. Det er utfordrende å estimere hvorvidt undernevnte gebyrsatser vil dekke kostnadene ved å drifte og etablere et obligatorisk småbåtregister. Fra redningsselskapets arbeid vet vi at tilsvarende gebyrsatser er tilstrekkelig til å drive et register på 180 000 fartøy med et direkte overskudd på registerdriften pålydende om lag 12 600 000 kroner. Dette overskuddet inkluderer dog ikke administrative kostnader. Samtidig vil innførselen av et obligatorisk krav medføre en rekke merkostnader sammenlignet med redningsselskapets frivillige register.

- Kostnader knyttet til å gjøre registreringskravet kjent for forbruker.
- Kostnader knyttet til å inndrive gebyret.
- Kostnad knyttet til etterlevelse og sanksjoner.
- Kostnad knyttet til å utvikle løsninger som tilgjengeliggjør registeret for aktuelle aktører.
- Investeringskostnader for å automatisere så mye som mulig av saksbehandlingen.

Hvorvidt gebyrsatsene under vil innebære et stort overskudd når alle kostnader er tatt med i beregningen er vanskelig å estimere innenfor tidsrammen til denne utredningen. Dette må beregnes nærmere når man får bedre tid til å tallfeste kostnader knyttet til de ulike delene av obligatorisk småbåtregister.

Tabell 14 – dagens gebyrsatser - estimat

Type	Sum
Gebyr for nyregistrering: inkludere årsavgift for inneværende år og ID merker.	KR 460
Gebyr for omregistrering: betales av ny eier om ikke annet er avtalt.	KR 230
Årsavgift: betales av eier pr. 1. januar inneværende år.	KR 198
Gebyr for nye ID merker: betales av eier dersom ID merket er ødelagt eller uleselig.	KR 175

## 7.6 Innkrevingsarbeid

Det vil hovedsakelig være årsgebyr som danner grunnlag for innkrevingsarbeid. Etter inkassoforskriften § 1-2 kan fordringshaveren kreve et beløp lik en tjuedel av inkassosatsen for skriftlig purring. Inkassosatsen er kr 700 kr, jf. § 1-1. det vil si at satsen for purregebyr på overstående gebyr vil være kr. 35. Sjøfartsdirektoratet ser for seg at det da sendes en purring og et inkassovarsel før saken overføres til et inkassoselskap. Dersom saken blir overført til inkasso vil det påløpe ekstra kostnader for båteier. Sjøfartsdirektoratet har i dag en avtale med Statens Innkrevingsentral (SI) når det gjelder innkreving av manglende innbetaling på andre gebyrtyper, det er dermed naturlig at denne avtalen utvides til å også inkludere årsgebyret i et obligatorisk småbåtregister.

## 7.7 Innretning

### 7.7.1 Samhandling mellom registrene og fare for dobbeltregistrering

Sjøfartsdirektoratet er av den oppfatning av dobbeltregistrering ikke bør tillates. Med dobbeltregistrering menes at fartøyet står registrert både i småbåtregisteret og i realregisteret NOR. Dette må ikke forveksles med frivillig registrering i NOR og pliktig registrering i Fiskeridirektoratets merkeregister. Slik dobbeltregistrering bør tillates da registrene dekker ulike behov.

En registreringsplikt vil øke risikoen for at det kan oppstå to forskjellige identiteter på samme fartøy, som kan medføre registrering både i småbåtregisteret og realregisteret NOR. Fartøyet kan ikke slettes fra ett register før det er bekreftet registrert i et annet, og ulike krav til dokumentasjon i registrene gjør at overgangen til NOR vil være mer tidskrevende. Dersom to ulike aktører drifter henholdsvis småbåtregisteret og realregisteret, er Sjøfartsdirektoratet bekymret for at det ikke vil være en sammenfallende forståelse av hvilke krav som legges til grunn for å registrere fartøy uten noen tydelig identifikasjon eller hvor det er uklarheter rundt eierforhold. Det er derfor sentralt at registrene har en enhetlig forståelse av hvilke data som skal registreres og hvordan. Et realregister vil alltid ha juridisk forrang, men slik identitetsforveksling kan uansett gi svært uheldige konsekvenser. Muligheten for feilregistrering reduseres imidlertid hvis registrene samlokaliseres, tilsvarende ordningen våre nordiske naboland har.

Aktører som Redningsselskapet har gitt uttrykk for at de er bekymret for formuesforbrytelser på fartøy som er bygget før kravet om CE-merket ble innført og eldre fartøy generelt som er vanskelig å identifisere. Dette temaet har Sjøfartsdirektoratet diskutert nærmere i utredningens del en.

### 7.7.2 Registreringskrav

Ved innføring av en registreringsplikt må en balansere registreringskravene på en slik måte at en får nødvendig/tilstrekkelig informasjon om et fartøy, samtidig som det ikke blir uoverkommelig for de som har begrenset informasjon om fartøyet de eier. Det forutsettes at en i utgangspunktet relativt enkelt skal kunne identifisere og registrere seg digitalt ved hjelp av pålogging med MinId. For de som

ikke har mulighet for digital registrering, kan dokumenter sendes på e-post eller per post. En slik tilnærming vil kreve alternative løsninger for identifikasjon. Ved gjennomført registrering vil det utstedes et enkelt registreringsbevis som oppbevares om bord i fartøyet eller gjøres tilgjengelig digitalt.

Det er viktig at kravene for registrering er lett tilgjengelig på nettsider, er tydelige og enkle for båteieren å forstå. På eldre fartøy må det gjøres en helhetsvurdering og i større grad manuell saksbehandling.

For registreringskravene nedenfor er det blant annet vektlagt informasjon fra Finland og Åland som over mange år har hatt pliktige småbåtregistre (Traficom, i.d. og Fordonsmyndigheten, 2021).

Kravene nedenfor er ikke uttømmende, og det vil være flere faktorer som spiller inn. Kravene gjelder for småbåtregisteret. NOR som realregister har egne dokumentasjonskrav.

#### Nyregistrering av fartøy for fritids- og næringsfartøy

1. Innmeldingsskjema som inneholder følgende:
  - informasjon om eier(e) samt kontaktinformasjon
  - Identifisering og tekniske opplysninger<sup>xv</sup> om fartøy og motor
  - Dato, signering og kontaktdetaljer
2. Kjøpekontrakt eller annet dokument, datert og signert av kjøper og selger. Dette er ønskelig, men det vil være noen fartøyeiere som ikke kan fremlegge dette. Ha et felt i "innmeldingsskjema" hvor en kan bekrefte hvorfor kjøpekontrakt ikke foreligger.
3. Bilde av fartøy

For fritidsfartøy som er tatt i bruk fra 16. Juni 1998:

4. Samsvarserklæring for fartøy. Alternativt; bilde av CE skilt samt bilde av HIN/CIN /WIN nummer

For båtmotorer som er tatt i bruk fra 1. januar 2006. Utenbordsmotorer er unntatt

5. Samsvarserklæring for motor

#### Eierendring eller andre endringer for fritids- og næringsfartøy

1. Meldingsskjema hvor det krysses av for relevant endring
2. Dato, signering og kontaktdetaljer
3. Dersom eierendring, vedlegges (digital) kjøpekontrakt
4. Dersom ny motor sendes bilde og eventuelt ny samsvarserklæring for motor
5. Betaling - Digital betalingsløsning for endringen

Sjøfartsdirektoratet vurderer det slik at eldre fartøy må ha enklere krav for nyregistrering ettersom de opplistede dokumentasjonskravene vil være vanskelig å oppfylle. Noen fartøy kan være vanskelig å identifisere og dette er spesielt for eldre næringsfartøy og for fritidsfartøy som er bygget før innføring av CE-krav og HIN/CIN/WIN-koden i henholdsvis 1998 og 2006 (Forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv, 2016). I disse tilfellene kan det være en økt fare for dobbeltregistrering, som innebærer at det lages en ulik identifikasjon for samme fartøy i de to ulike registrene. Det kan også være utfordringer med hvitvasking, tyveri og forsikringssvindler når en ikke tydelig klarer å identifisere et fartøy.

### 7.7.3 Behandling av personvernopplysninger

Personvernkonsekvensene skal vurderes. Dersom det overnevnte registreringskravet og behandlingen av disse dokumentene medfører en høy risiko for fysiske personers rettigheter og friheter, skal det gjennomføres en Data Protection Impact Assessment (DPIA) etter Personvernforordningen (GDPR) artikkel 35.

### 7.7.4 Registreringsplikten og sletting av fartøy fra NOR < 15m og småbåtregisteret

På grunn av registreringsplikten så kan ikke et fartøy bli slettet uten videre, og det må stilles krav til dokumentasjon for at sletting kan gjennomføres. Her vil det også bli en endring i dokumentasjonskrav i NOR registeret da det per i dag er frivillig registrering under 15 meter. Det vil i utgangspunktet være samme krav til sletting i begge registrene, men med noen forskjeller hos NOR da det er et realregister. Sistnevnte kan være at det er registrert heftelser på fartøyet, fartøyet befinner seg i utlandet eller har en annen eierstruktur. Felles for registrene er at det er en registreringsplikt og det må dokumenteres at denne plikten er bortfalt.

En tenker at en som et utgangspunkt kan slette fartøyet dersom:

- Det er kondemnert, hugget, sunket
- Varig tatt ut av bruk
- Solgt til utenlandsk eier
- Slettes for å registreres i det andre obligatoriske registeret. Her må det samkjøres mellom registrene

Kunden må sende inn en slettemelding hvor det krysses av for hvorfor en ønsker å slette fartøyet. En må fylle ut tilleggsinformasjon og en eventuell ekstra dokumentasjon på at fartøyet er solgt, varig tatt ut av bruk, kondemnert, hugget eller sunket.

### 7.7.5 Frivillig registrering og merkeplikt

Fritidsfartøy under 4,5 meter og fritidsfartøy som av andre grunner er unntatt registreringsplikten, kan likevel registreres dersom dette er ønskelig. Det presiseres at slik frivillig registrering kun er mulig i båtregisteret, for registrering i NOR vil kravet om skroglengde på over 4,5 meter gjelde.

Sjøfartsdirektoratet har foreslått at alle fritidsfartøy som faller utenfor registreringskravet likevel skal være underlagt krav om merking. Dette for å sikre at eier kan kontaktes ved funn av fartøy. På sikt vil dette bidra til kriminalbekjempelse, avklare redningsaksjoner på driftende fartøy som har slitt seg løs fra havn, og sikre miljøhensyn ved å holde eier av et forlatt fartøy ansvarlig. Utforming og den videre gjennomføringen av merking vil kontrolleres nærmere gjennom forskrift. Hjemmel for slik forskrift vil bli tillagt ved lov.

KNBFs Sikkerhets- og utdanningskomite stiller seg positivt til frivillig registrering for de fartøy som faller utenfor registreringsplikten, men de ønsker en noe strengere registreringsplikt enn det Sjøfartsdirektoratet anbefaler (epostkorrespondanse Stig Hvide Smith, generalsekretær, KNBF 15.07.2023). Miljødirektoratet er også av den oppfatning av registreringsplikten skulle gått lavere, slik at flere fartøy omfattes, og er derfor positivt innstilt til en obligatorisk merkeplikt for å dekke fartøyene som faller utenfor registreringsplikten (svarebrev signert Terje Qvam, fungerende avelingsdirektør og Otto Okstad, seniorrådgiver 07.07.2023).

Redningsselskapet mener skilt/merke for registreringsnummer på fartøy må være av god kvalitet, sitte godt og skiltet må ha refleksfunksjon, noe som er svært viktig i redningsaksjoner som gjennomføres i mørke (epostkorrespondanse Nicolai Kristiansen, Markedssjef Privat, Redningsselskapet, 14.07.2023).

## 7.8 Avsluttende bemerkning

Gitt at det blir besluttet å legge småbåtregisteret til Sjøfartsdirektoratet, foreslås det at navnet endres til Båtregisteret, for å unngå sammenblanding med dagens småbåtregister i en eventuell overgangsperiode.

## 8 Lovforslag

### 8.1 Forslag til lov om registrering av nærings- og fritidsfartøy under 15 meter

# Forslag til lov om registrering av nærings- og fritidsfartøy under 15 meter

#### **§ 1. Lovens formål**

Loven skal trygge liv og helse, miljø og materielle verdier og bidra til å bekjempe kriminalitet.

#### **§ 2. Lovens virkeområde**

Loven gjelder for norske og utenlandske:

- a. næringsfartøy med største lengde under 15 meter,
- b. fritidsfartøy med skroglengde under 15 meter.

Departementet kan gi forskrift om i hvilken utstrekning loven skal gis anvendelse på Svalbard og Jan Mayen.

Departementet kan gi forskrift om at loven helt eller delvis ikke skal gjelde for:

- a. fartøy som tilhører Forsvaret, eller som benyttes i dets tjeneste,
- b. statlige fartøy som brukes utenfor næringsvirksomhet,
- c. fartøy som av andre særlige grunner bør være unntatt.

#### **§ 3. Registreringsmyndighet**

Departementet kan gi forskrift om registreringsmyndighet, registerets organisasjon og om føring av registeret.

#### **§ 4. Registreringsplikt**

Følgende fartøy som skal brukes i Norges territorialfarvann, elv eller innsjø og har fast tilholdssted i Norge, skal være registrert i et nasjonalt register:

- a. næringsfartøy
- b. fritidsfartøy med skroglengde 4,5 meter eller mer
- c. fritidsfartøy med motorytelse over 25 hk/19 kW.

Fritidsfartøy som ikke er registreringspliktige, kan registreres dersom de brukes i Norges territorialfarvann, elv eller innsjø og har fast tilholdssted i Norge.

Registreringsplikten gjelder ikke for fartøy som er registrert i norsk ordinært skipsregister. Departementet kan gi utfyllende bestemmelser om registreringsplikten i forskrift.

#### **§ 5. Innføring i registeret**

Når registreringsplikten oppstår, skal eier melde fartøyet inn i registeret.

Melding om registrering skal bekreftes ved dokument som viser eierforholdet.

Departementet kan gi forskrift om innsendingsmåte og dokumentasjon.

## **§ 6 Registreringsnekting**

I særlige tilfeller kan registreringsmyndigheten nekte et fartøy registrert.

Departementet kan gi forskrift om grunnlag og fremgangsmåte ved registreringsnekting.

## **§ 7. Meldeplikt ved endringer**

Fartøyets eier skal melde om endringer av registrerte opplysninger. Kjøper skal gi melding ved salg. Melding om eierforhold skal bekreftes ved kjøpekontrakt eller annet dokument som viser endringen.

Eier skal gi melding dersom fartøyet er gått tapt, hugget opp eller solgt til utlandet.

Departementet kan gi forskrift om innsendingsmåte, frister og dokumentenes form.

## **§ 8. Sletting fra registeret**

Dersom et fartøy er gått tapt eller har blitt hugget opp eller solgt til utlandet, skal fartøyet slettes fra registeret.

Dersom et registreringspliktig fartøy tas varig ut av bruk, kan eieren be om sletting fra registeret.

Fritidsfartøy som ikke er registreringspliktig, kan slettes dersom eieren ber om det.

## **§ 9. Merking av fartøy**

Registrerte fartøy skal merkes.

Fritidsfartøy uten registreringsplikt som ikke er oppført i registeret og brukes i Norges territorialfarvann, elv eller innsjø, skal være merket.

Departementet kan gi forskrift om merking av fartøy.

## **§ 10. Bekreftelse og kjennemerke for identifikasjon**

Registreringsmyndigheten skal bekrefte registrering og tildele kjennemerke.

Kjennemerket skal være synlig på fartøyet.

Når fartøyet er i bruk, skal bekreftelse på registrert eier være tilgjengelig for kontroll.

Departementet kan gi forskrift om tildeling og kontroll av kjennemerke, og registreringsbekreftelse.

## **§ 11. Opplysninger i registeret**

Registeret kan inneholde opplysninger om eier, fartøy, motor og andre opplysninger etter nærmere bestemmelser fastsatt av departementet.

Departementet kan gi forskrift om tildeling og bruk av fartøytypekoder.

## **§ 12. Uriktige opplysninger**

Dersom registreringsmyndigheten blir oppmerksom på uriktige opplysninger i registeret, skal dette rettes.

## **§ 13. Behandling av personopplysninger**

Offentlige myndigheter kan behandle personopplysninger, herunder personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9 og 10, når det er nødvendig for å utføre oppgaver etter denne loven med forskrifter. Personopplysninger som nevnt kan også behandles i forbindelse med sjøsikkerhets- og ulykkesanalysearbeid.

Uten hinder av taushetsplikt kan personopplysninger, herunder personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9 og 10, utleveres fra registreringsmyndigheten til politiet.



Personopplysninger i registeret kan utleveres til, eller på annen måte gjøres tilgjengelig for, utenlandske myndigheter når dette er nødvendig for å oppfylle Norges internasjonale forpliktelser.

Departementet kan gi forskrift med utfyllende bestemmelser om behandling av personopplysninger, for eksempel om formål med behandlingen, hvilke opplysninger som kan behandles, vilkår for eventuell utlevering, bruk av automatiserte avgjørelser, sletterutiner, sammenstilling og viderebehandling av opplysninger.

#### **§ 14. Gebyr og avgift**

Departementet kan gi forskrift om betaling av

- a. gebyr for førstegangsregistrering, årlig avgift eller omregistrering
- b. andre tjenester knyttet til registeret.

Registrert eier er ansvarlig for å betale gebyr og avgift.

Krav på betaling av gebyr og avgift etter denne bestemmelsen er tvangsgrunnlag for utlegg.

#### **§ 15. Kontroll**

Departementet kan utpeke offentlig myndighet som kontrollmyndighet. Kontrollmyndigheten skal påse at bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven, blir overholdt.

Kontrollmyndigheten kan gå om bord i et fartøy for å kontrollere det. Om nødvendig kan fartøy i fart stanses og bordes for kontroll.

Eier eller fører av fartøyet skal medvirke til gjennomføring av kontroll.

Departementet kan gi nærmere forskrift om gjennomføring av kontroll.

#### **§ 16. Fjerning av kjennemerke og forvaring av fartøyet**

Kontrollmyndigheten kan, uten nærmere varsel, fjerne fartøyets kjennemerke eller nekte bruk av fartøyet hvis bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven er brutt.

Fartøyet kan tas i forvaring av kontrollmyndigheten for eierens regning og risiko.

Departementet kan gi forskrift om nærmere retningslinjer for fjerning av kjennemerke og forvaring av fartøy.

#### **§ 17. Tvangsmulkt og tvangssalg**

Registreringsmyndigheten kan gi eieren en frist til å bringe registreringsforholdet i orden og beslutte at det skal betales en tvangsmulkt for hver dag som går, inntil forholdet er brakt i orden.

Tvangsmulkten kan fastsettes som et enkeltbeløp eller som en løpende mulkt.

Tvangsmulkt tilfaller statskassen. Registreringsmyndigheten kan, når sterke hensyn tilsier det, redusere eller frafalle påløpt mulkt.

Dersom pålegg om å bringe registreringsforholdet i orden ikke blir gjennomført innen fastsatt frist, kan fartøyet selges gjennom namsmyndighetene etter reglene om tvangssalg så langt de passer. Salg kan begjæres 14 dager etter at skriftlig varsel er sendt eieren. Tvangsfullbyrdsloven § 8-16 første ledd gjelder ikke i dette tilfellet.

Beslutning om tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg.

Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om tvangsmulkt, herunder om tvangsmulktens størrelse og varighet.

## **§ 18. Straff**

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven, straffes med bøter. Medvirkning straffes på samme måte. Bøteleggelsen kan skje ved forenklet forelegg etter faste bøtesatser. Departementet kan gi forskrift om bruk av forenklet forelegg, fastsettelse av bøtesatser og subsidiær fengselsstraff. Påtalemyndigheten kan oppheve vedtatte forenklede forelegg til gunst for siktede.

## **§ 19. Ikrafttredelse**

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

## **§ 20 Overgangsbestemmelser**

Departementet kan gi forskrift om overgangsbestemmelser.

## 8.2 [Kommentarer til lovforslag registrering av nærings- og fritidsfartøy under 15 meter](#)

### **Kommentarer til § 1. Lovens formål**

Lovens formål er å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier og bidra til å bekjempe kriminalitet. Et viktig hensyn er å styrke redning- og sikkerhetsarbeid. Dette ivaretar formålene som fremgår av oppdragsbrevet.

### **Kommentarer til § 2. Lovens virkeområde**

Loven gjelder for næringsfartøy med største lengde under 15 meter og fritidsfartøy med skroglengde under 15 meter. Lengdebegrepene for fritidsfartøy og næringsfartøy er ulike. Største lengde kan være lengre, men aldri kortere, enn skroglengde. Dette er en utfordring i dagens regelverk om registrering. Se kommentar til endring av sjøloven § 11.

Fartøy med største lengde 15 meter eller mer skal innføres i skipsregisteret etter sjøloven § 11 annet ledd og omfattes dermed ikke av denne loven.

Det er hensiktsmessig at departementet kan gi forskrift om i hvilken utstrekning loven skal gis anvendelse på Svalbard og Jan Mayen, istedenfor å regulere dette direkte i loven.

I likhet med skipssikkerhetsloven gir denne bestemmelsen departementet anledning til å gi forskrift om at loven ikke skal gjelde for fartøy som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste. Dette begrunnes med at Forsvaret, som den militære delen av den norske statsmakten, skal ivareta norske interesser ved sikkerhetspolitisk krise, væpnet konflikt og krig. De norske havområdene er sårbare, og skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste, står i en særstilling. Slike fartøy bør derfor kunne unntas fra loven. Det åpnes også opp for at statlige fartøy som brukes utenfor næringsvirksomhet kan unntas fra loven. Det samme gjelder fartøy som av særlige grunner bør være unntatt. Her er det tatt høyde for at det kan være andre fartøy som av særlige grunner bør unntas, uten at det på nåværende tidspunkt er avklart hvilke fartøy dette vil omfatte. Dersom slike særlige grunner foreligger, må det i forskrift være tydelig identifisert hvilke fartøy det gjelder. Bestemmelsen er ikke ment å fange opp et og annet unikt fartøy, men en bestemt type fartøy. Det kan for eksempel være fartøy utstilt i museum, brukt i utstilling eller testfartøy.

### **Kommentarer til § 3. Registreringsmyndighet**

De nærmere bestemmelser om registreringsmyndighet, registeret organisasjon og om føring av registeret vil bli fastsatt i forskrift.

#### **Kommentarer til § 4. Registreringsplikt**

Registreringsplikten oppstår når fartøyet skal brukes i Norges territorialfarvann, elv eller innsjø og fartøyet har en viss geografisk tilknytning til Norge. At registreringsplikten oppstår når fartøyet skal brukes i Norges territorialfarvann, elv eller innsjø, innebærer at alle fartøy innenfor Norges territorialfarvann skal være registrert, uavhengig om de brukes aktivt eller ikke. Registreringspliktige fartøy må derfor være registrert før de settes på sjøen. De fleste fartøy skal brukes aktivt, men det kan tenkes situasjoner hvor et fartøy står på land i lengre tid. Derfor er det gitt hjemmel for å gi utfyllende bestemmelser om registreringsplikten i forskrift. I de tilfellene et fartøy tas varig ut av bruk, er det gitt hjemmel for at departementet kan gi mulighet for sletting, se § 8. Ved eierskifte kan det være aktuelt å gi et tidsvindu i forskrift før registreringen på ny eier skal være gjennomført. For fartøy som innføres til landet på egen kjøp, oppstår registreringsplikten ved innførselen.

Registreringsplikten gjelder ikke for fartøy som midlertidig oppholder seg innenfor i Norges territorialfarvann, for eksempel i forbindelse med et turistbesøk. Fartøyet skal være registrert etter reglene i denne loven, med mindre det er registrert i norsk ordinært skipsregister. Selv om det i annet ledd åpnes for frivillig registrering av fartøy som ikke faller inn under registreringsplikten i første ledd, begrenses denne adgangen til fartøy som har en geografisk tilknytning til Norge.

#### **Kommentarer til § 5. Innføring i registeret**

Bestemmelsen fastslår at eier er ansvarlig for å melde fartøyet til registrering når betingelsene i § 4 foreligger. Meldingen skal gis uten opphold og før fartøyet tas i bruk.

Meldingen om innføring i registeret skal ha vedlagt et dokument som legitimerer at meldingen er gitt av riktig fysisk eller juridisk person. Det må antas at mange båteiere i dag mangler hjemmelsdokumentasjon, og formkravene til dette dokumentet vil derfor være lavere enn ved førstegangsregistrering i for eksempel NOR eller kjøretøyregisteret. Ordlyden åpner for at en lang rekke ulike dokumenter vil kunne oppfylle kravet. Det stilles ikke krav om å dokumentere fartøyets fullstendige eierhistorikk.

Bestemmelsen er teknologinøytral og åpner derfor for at registrering kan skje både på papir og elektronisk. Registreringsmelding og legitimasjon vil etter denne bestemmelsen kunne gis i en samlet digital forsendelse.

Bestemmelsen inneholder også en forskriftshjemmel som kan utnyttes til å gi nærmere regler om dokumentenes form og tilgang til registreringsmyndighetens digitale løsninger.

#### **Kommentarer til § 6. Registreringsnekting**

Bestemmelsen er tatt med for å gi registreringsmyndigheten hjemmel til å nekte et fartøy registrert i særlige tilfeller. Ordlyden angir en høy terskel, og bestemmelsen er ment som en sikkerhetsventil i de tilfeller hvor det ikke er forsvarlig å foreta en registrering. Det kan være snakk om fartøy som er stjålet eller meldt savnet, og som er en del av en aktiv politietterforskning. Det kan også være fartøy som allerede er registrert, eller at eier ikke har mulighet til å legitimere sin identitet. Å nekte et fartøy registrert vil være et enkeltvedtak. Nærmere regler om vedtak og begrunnelse følger av forvaltningsloven.

De nærmere bestemmelsene om grunnlag og fremgangsmåte ved registreringsnekting vil fremgå i forskrift. Forskrift må også inneholde konsekvenser av slik registreringsnekting.

#### **Kommentarer til § 7. Meldeplikt om endringer**

Bestemmelsen regulerer situasjoner der et registrert fartøy har gjennomgått en endring, enten av eierforhold, annen status eller tekniske opplysninger som angitt i § 11 og forskrift til denne. Den mest typiske endringen vil være ordinært eierskifte. Ved salg skal melding til registreringsmyndigheten gis av kjøper. Det forutsettes også medvirkning fra selger, ettersom

meldingen skal være ledsaget av et dokument som viser hjemmelovergangen. I likhet med situasjonen for nyregistrering etter § 5 er kravene til dette hjemmelsdokumentet lavere enn for registrering i NOR, jf. vilkåret «eller annet dokument som viser endringen». Typene hjemmelsdokumenter som er nødvendige for omregistrering i NOR, sml. sjøloven 13, er likevel plassert først sammen med en tilføyelse av dokumenttypen «kjøpekontrakt». Hensikten med dette er å gi en viss oppfordring til kjøper og selger om å utforme et dokument som gjør transaksjonen notorisk. Dette vil være en fordel både i konfliktsituasjoner som kan oppstå i etterkant, og samtidig gjøre det langt enklere for kjøper å registrere fartøyet i NOR senere, sml. sjøl. §§ 12, 13 og 36. For eksempel kan det legges til grunn at en varig og ubestridt oppføring i et offentlig småbåtregister bør tillegges vekt i registerførers sannsynlighetsvurdering av eierskap etter sjøl. § 36.

Ettersom bestemmelsen angår situasjoner der fartøyet allerede er registrert i registeret, vil det være langt enklere å framskaffe hjemmelsdokumenter her enn ved førstegangsinnføring i registeret. Det antas videre at registreringsmyndigheten vil utvikle en brukervennlig løsning for digitale salgsmeldinger som signeres av selger og kjøper, tilsvarende den som finnes for registrering av ny eier til motorvogn i Vegvesenets kjøretøyregister.

Annet ledd pålegger registrert eier å melde fra om forhold som gjør sletting i registeret aktuelt.

Tredje ledd angir frist for å melde endringer. Denne er i likhet med reglene for motorvogn satt til tre dager.

#### **Kommentarer til § 8. Sletting fra registeret**

Etter § 8 skal eier gi melding dersom fartøyet er gått tapt, hugget opp eller solgt ut av landet. Meldingen skal dokumenteres. Kravet om bekreftelse skal sikre at registreringsmyndigheten kan forsikre seg om at fartøyet faktisk ikke lenger eksisterer eller befinner seg i Norge. Det stilles ikke krav om huggattest fra autorisert verksted, det vil si at både kvittering for vrakpant og eventuell dokumentasjon av selvhugg eller fjerning vil være tilstrekkelig. For salg til utlandet skal registrert eier fremlegge dokumentasjon på dette.

Fartøyet skal også slettes av registreringsmyndighetens eget tiltak dersom eiers meldeplikt er forsømt, men registeret på annen måte får kjennskap til forhold som nevnt i første punktum. Dette er viktig for å holde registeret à jour og fortløpende slette fartøy som ikke lenger eksisterer eller brukes i Norge. For å sikre at fartøy likevel ikke feilaktig slettes, skal eier i slike tilfeller gis adgang til å uttale seg før fartøyet slettes.

Annet ledd er en unntaksregel som slår fast at fartøy som er tatt varig ut av bruk, kan slettes. Det siktes her ikke til typiske vinteropplag, verkstedsopphold eller annen midlertid stans i bruken i Norge. Med «varig ut av bruk» menes tilfeller der en eier av utypiske årsaker tar fartøyet på land for et lengre tidsrom. Det vil si tilfeller som avbryter bruken på en måte som gjør at lovens hensyn ikke lenger gjør seg gjeldende.

Etter tredje ledd kan frivillig registrerte fartøy slettes på eiers begjæring.

#### **Kommentarer til § 9. Merking av fartøy**

Fartøy som er registrert, skal merkes og vil få tildelt et kjennemerke ved førstegangsregistrering. Kjennemerket kan enten følge fartøyet uavhengig av eierskifte mv., eller tildeles ved endringer i registeret. Konkrete løsninger vil kunne følge av forskrift.

Fritidsfartøy uten registreringsplikt som ikke er oppført i registeret og som brukes innenfor i Norges territorialfarvann skal være merket for å identifisere eier. Dette kan for eksempel være i form av påført navn og telefonnummer med sprittusj, en QR-kode eller et nummer på et klistremerke. Et annet eksempel kan være en laminert lapp med eieropplysninger og kontaktinformasjon som festes på fartøyet på et egnet sted med strips.

Den praktiske gjennomføringen for tildeling av kjennemerke og metode for identifikasjon av fartøy vil kunne endre seg i takt med samfunnsutviklingen, og dette foreslås derfor regulert i forskrift.

Kravet om merking av fartøy omfatter også utenlandske fartøy som kommer til Norge for en kortere periode. Dette kan for eksempel være i form av egenmerking eller en QR-kode.

#### **Kommentarer til § 10. Bekreftelse og kjennemerke for identifikasjon**

Registeret skal bekrefte registrering og tildele kjennemerke som kan brukes til å identifisere fartøyet.

Kjennemerket skal fremgå synlig på fartøyet og vil samtidig oppfylle kravet om merking i § 9. Utforming og innholdet i kjennemerket vil kunne fastsettes i forskrift.

Bekreftelsen etter første ledd skal til enhver tid være tilgjengelig for kontroll når fartøyet brukes. Begrepet "tilgjengelig" kan i denne sammenheng bety fysisk eller digitalt tilgjengelig. Detaljene kan avklares nærmere i forskrift.

#### **Kommentarer til § 11. Opplysninger i registeret**

Registeret kan inneholde opplysninger om eier, fartøy, motor og andre opplysninger etter nærmere bestemmelser fastsatt av departementet. Detaljene rundt dette vil bli regulert i forskrift.

#### **Kommentarer til § 12. Uriktige opplysninger**

Dersom det oppdages feil i registeret, skal disse rettes. Denne bestemmelsen er tatt med for å sikre at registeret til enhver tid er korrekt og oppdatert. Det kan være eierforhold, fartøyets måldata eller opplysninger om eier. Bestemmelsen må ses i lys av lovens formål med blant annet rednings- og sikkerhetsarbeid, hvor redningsetater er avhengig av korrekte opplysninger for å kunne gi den hjelpen som trengs.

#### **Kommentarer til § 13. Behandling av personopplysninger**

Med "personvernforordningen" menes EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) 2016/679 av 27. april 2016 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger samt om oppheving av direktiv 95/46/EF (generell personvernforordning).

Bestemmelsen regulerer deling av personopplysninger. Deling av fartøysinformasjon reguleres av annen lovgivning, blant annet retten til innsyn etter offentlighetslova.

Politiet bør ha tilgang til informasjonen i registeret. Informasjon kan hentes ut dersom det er tilstrekkelig behandlingsgrunnlag for utleveringen. En datadelingsavtale bør inngås mellom politiet og registreringsmyndigheten for å ivareta personvernopplysninger.

En eventuell videre utleveringsadgang reguleres gjennom forskrift.

#### **Kommentarer til § 14. Gebyr og avgift**

Loven gir hjemmel for å fastsette gebyr og årsavgift. Størrelse på gebyr og årsavgift, og unntak reguleres i forskrift.

#### **Kommentarer til § 15. Kontroll**

Bestemmelsen regulerer kontroll av om fartøy oppfyller kravet til registrering. Kontrollmyndigheten utpekes i forskrift. En slik myndighet hører naturlig hjemme hos politiet, men det kan også tenkes andre offentlige myndigheter som kan ha en kontrolloppgave.

#### **Kommentarer til § 16. Fjerning av kjennemerke og forvaring av fartøyet**

Kontrollmyndigheten kan fjerne kjennemerke og ta fartøyet i forvaring ved ulovlig bruk.

Registreringspliktige fartøy kan bli nektet brukt inntil forholdet kommer i orden.

Fjerning av kjennemerke kan for eksempel være aktuelt dersom gebyr ikke er betalt.

#### **Kommentarer til § 17. Tvangsmulkt og tvangssalg**

Tvangsmulkt er et virkemiddel for å tvinge igjennom at kravene blir oppfylt. Dette kan for eksempel gjelde for registreringspliktige fartøy som ikke registreres.

#### **Kommentarer til § 18. Straff**

Aktuell straff er bøter. Det blir opptil domstolen å avklare hvilke forhold som skal straffes og hvilket nivå bøtene skal ligge på.

Mindre alvorlige tilfeller sanksjoneres med forenklet forelegg. Tilfeller hvor forenklet forelegg er aktuelt fastsettes i forskrift.

### 8.3 Endringer i eksisterende lovverk

#### **Forslag til endring av sjøloven § 11 angående registreringsadgang og rettsvern.**

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten gjøres følgende endringer:

§ 11 andre ledd skal lyd:

Ethvert norsk skip med *lengde* 15 meter eller mer skal innføres i skipsregisteret eller i norsk internasjonalt skipsregister dersom vilkårene for registrering der er oppfylt. Skip som er ervervet fra utlandet, er likevel unntatt fra registreringsplikt dersom erververen overfor Sjøfartsdirektoratet erklærer at skipet skal hugges opp uten først å være satt i fart. Kongen kan gi regler om at skip som tilhører staten skal unntas fra registreringsplikt.

§ 11 tredje ledd skal lyde:

*Norsk skip med lengde under 15 meter kan på begjæring av eieren innføres i skipsregisteret, dersom lengde er 4,5 meter eller mer, eller skipet er merkepliktig etter lov 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) eller skal brukes utelukkende eller hovedsakelig i næringsvirksomhet. Når skipet er innført i skipsregisteret, gjelder reglene i dette kapittelet. Rettsvern etter panteloven §§ 3-2, 3-6, 3-12 eller 3-17 for avtalepant i skip mellom 4,5 og 7 meter bortfaller dersom rettsvernet ikke er fornyet i samsvar med panteloven § 3-3 innen ett år fra den datoen dette ledd trer i kraft. På samme måte bortfaller rettsvern etter panteloven §§ 5-4 og 5-6 for utleggspant dersom det ikke er fornyet i samsvar med panteloven § 5-3.*

Nytt § 11 fjerde ledd skal lyde:

Lengde i andre og tredje ledd betyr:

- a. største lengde for skip i næringsvirksomhet
- b. skroglengde for fritidsfartøy.

Nåværende fjerde til syvende ledd blir femte til åttende ledd.

#### **Kommentar til § 11. Registreringsmyndighet. Registerets omfang**

Forslaget er lagt opp etter mønster av regelendringen som ga hjemmel til den forrige reduksjonen av metergrensen for fritidsfartøy (fra 10 til 7 meter, jf. sjøl. 11 tredje ledd) som frivillig kan registreres i

NOR, jf. lov 16.02.2007 nr. 9 og Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) Om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) s. 95-99.

Begrunnelsen for å gi en tilnærmet likelydende endring i dette forslaget er hensynet til eventuelle panthaveres forutberegnelighet, herunder salgspanthavere og avtale-/utleggspanthavere som har innrettet seg etter gjeldende løsreregler, samt at den forrige lovendringen har vist seg å være vellykket.

Forslaget innebærer at det etter at loven er tredd i kraft, ikke lenger kan stiftes salgspant i båter mellom 4,5 og 7 meter. I en overgangsperiode, foreslått til ett år fra lovens ikrafttredelse, vil både avtale- og utleggspant ha gyldighet og rettsvern etter nåværende regler. Det antas at denne overgangsperioden vil være tilstrekkelig til at eventuelle nåværende panterettshavere i disse fartøyene kan innrette seg etter de nye reglene.

Nåværende rettighetshavere vil etter forslaget også oppnå et styrket rettsvern for sine rettigheter når disse blir realregistrerbare, ettersom rettighetene vil få den samme publisitetsfordelen som rettigheter registrert i skip.

Lengdebegrepene for skip i næringsvirksomhet og fritidsfartøy er forskjellige. For fritidsfartøy benyttes i praksis skroglengde ved registrering. Årsaken til dette er at regelverket om CE-merking av fritidsfartøy har skroglengde som vilkår. Største lengde kan være lengre, men aldri kortere, enn skroglengde. Det er derfor hensiktsmessig å presisere disse lengdebegrepene i loven.

## Referanseliste

- Albertsen, M. O., Kirste, M. K., Skyum, L. og Gierløff C. W. (2023) *Alternativer for småbåtregisteret: Drøfting av obligatorisk registrering av småbåter*. (Menon-publikasjon nr. 44/2023)
- Boats and Outboards (2023) *The boat buying process has changed: 47% of all boating demand in Europe is cross-border*. Hentet: 21.06.2023. Tilgjengelig fra: <https://www.boatsandoutboards.co.uk/resources/cross-border-boating-demand/>
- DFØ (2022) *Anbudskonkurranse - åpen og begrenset*. Hentet 04.07.2023. Tilgjengelig fra: [www.anskaffelser.no/avtaler-og-regelverk/anskaffelsesprosedyrer/anbudskonkurranse-åpen-og-begrenset](http://www.anskaffelser.no/avtaler-og-regelverk/anskaffelsesprosedyrer/anbudskonkurranse-åpen-og-begrenset)
- Econ (2001) *Evaluering av småbåtregisteret. Rapport utarbeidet for Finansdepartementet*. Hentet 03.07.2023. Tilgjengelig fra: [Rapport \(regjeringen.no\)](http://Rapport (regjeringen.no))
- Eckhoff Andresen, M. (2023) *Dødvektstap, Store Norske Leksikon*. Tilgjengelig fra <https://snl.no/d%C3%B8dvektstap> (Hentet: 04.09.2023)
- Fordonsmyndigheten (2021) *Registrering i vattenfarkostregistret*. Hentet 05.07.2023. Tilgjengelig fra: <https://www.fma.ax/vattenfarkost/registrering-vattenfarkostregistret>
- Fordonsmyndigheten (2021) *Slutlig avregistrering i vattenfarkostregistret*. Hentet 11.07.2023. Tilgjengelig fra: [Slutlig avregistrering i vattenfarkostregistret | Fordonsmyndigheten \(fma.ax\)](http://Slutlig avregistrering i vattenfarkostregistret | Fordonsmyndigheten (fma.ax))
- Kapital (2023) *Krasjlanding for fritidsbåter?* Hentet 04.07.2023. Tilgjengelig fra: [Krasjlanding for fritidsbåter? | Kapital](http://Krasjlanding for fritidsbåter? | Kapital)
- Klemperer, Paul (1999) *Auction Theory. A guide to the literature*. Hentet 03.07.2023. Tilgjengelig fra: [ectheorya.dvi \(iastate.edu\)](http://ectheorya.dvi (iastate.edu))
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2015). *Rundskriv om normer for energi- og arealbruk for statlige bygg* (Nr: H-2/16) [Rundskriv]. [Rundskriv om normer for energi- og arealbruk for statlige bygg - regjeringen.no](http://Rundskriv om normer for energi- og arealbruk for statlige bygg - regjeringen.no)
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2019). *Én digital offentlig sektor: Digitaliseringsstrategi for offentlig sektor 2019–2025*. Hentet 04.09.2023. Tilgjengelig fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/en-digital-offentlig-sektor/id2653874/?ch=1>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2022). *Høring om gjennomføring i norsk rett av direktiv (EU) 2019/1024 om åpne data og viderebruk av informasjon fra offentlig sektor* [Høring]. Hentet 04.09.2023. Tilgjengelig fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/8df9441c15104aa9be34f17cece1ffd5/horingsnotat-om-gjennomforing-i-norsk-rett-av-direktiv-eu12975.pdf>
- Kongelig Norsk Båtforbund (2023). *Bli medlem i båtforbundet*. Hentet 18.08.2023. Tilgjengelig fra: [Bli medlem - Kongelig Norsk Båtforbund \(knbf.no\)](http://Bli medlem - Kongelig Norsk Båtforbund (knbf.no))
- NORBOAT (2023). *Våre medlemmer*. Hentet 18.08.2023. Tilgjengelig fra: [Våre medlemmer | Norboat](http://Våre medlemmer | Norboat)
- Redningsselskapet (u.d.) *Om redningsselskapet*. Hentet 04.07.2023. Tilgjengelig fra: [www.rs.no/om-oss/](http://www.rs.no/om-oss/)



Regjeringen (2022). *Retningslinjer for lokalisering av statlege arbeidsplassar og statleg tenesteproduksjon*. Hentet 30.06.2023. Tilgjengelig fra: [Retningslinjer for lokalisering av statlege arbeidsplassar og statleg tenesteproduksjon - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

Sjøfartsdirektoratet (u.d.) *E-tinglysning*. Hentet 17.07.2023. Tilgjengelig fra: [www.sdir.no/vare-tjenester/e-tinglysning/#/](https://www.sdir.no/vare-tjenester/e-tinglysning/#/)

Sjøfartsdirektoratet (2014) *Nyregistrering av fritidsbåt 7-24 m i NOR*. Hentet 03.07.2023. Tilgjengelig fra: [Nyregistrering av fritidsbåt 7-24 meter i NOR - Sjøfartsdirektoratet](https://www.sdir.no/nyregistrering-av-fritidsbater-7-24-m-i-nor)

Statens vegvesen (2022). *Forhandlerregistrering av nye og brukte kjøretøy*. Hentet 13.07.2023. Tilgjengelig fra <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/for-forhandlere/forhandlerregistrering-av-nye-og-brukte-kjoretoy/>

Statistisk Sentralbyrå (2013). *Høyest andel statsansatte i Troms – lavest i Rogaland*. Hentet 04.07.2023. Tilgjengelig fra: [www.ssb.no/offentlig-sektor/artikler-og-publikasjoner/hoyest-andel-statsansatte-i-troms-lavest-i-rogaland](https://www.ssb.no/offentlig-sektor/artikler-og-publikasjoner/hoyest-andel-statsansatte-i-troms-lavest-i-rogaland)

Statistisk Sentralbyrå (2023). *Sentralitetsindeks*. Hentet 04.09.2023. Tilgjengelig fra <https://www.ssb.no/befolkning/folketall/artikler/sentralitetsindeksen>

Søfartsstyrelsen (u.d.) *Syn og registrering*. Hentet 18.07.2023. Tilgjengelig fra: [www.soefartsstyrelsen.dk/syn-and-registrering](https://www.soefartsstyrelsen.dk/syn-and-registrering)

Søfartsstyrelsen (u.d.) *Skibsregistrering og avgift*. Hentet 18.07.2023. Tilgjengelig fra: [www.soefartsstyrelsen.dk/syn-and-registrering/skibsregistrering-og-avgift](https://www.soefartsstyrelsen.dk/syn-and-registrering/skibsregistrering-og-avgift)

Traficom (u.d.) *Elektronisk första registrering av en farkost*. Hentet 05.07.2023. Tilgjengelig fra: <https://www.traficom.fi/sv/vara-tjanster/elektronisk-forsta-registrering-av-en-farkost>

Traficom (2022) *Ship Registration*. Hentet 17.07.2023. Tilgjengelig fra: [www.traficom.fi/en/transport/maritime/ship-registration](https://www.traficom.fi/en/transport/maritime/ship-registration)

Traficom (2023) *Watercraft Register*. Hentet 17.07.2023. Tilgjengelig fra: [www.traficom.fi/en/transport/boaters/watercraft-register](https://www.traficom.fi/en/transport/boaters/watercraft-register)

Transportstyrelsen (2020) *Registrering av skepp*. Hentet 14.07.2023. Tilgjengelig fra: [www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartygsregistret-sjofartsregistret/Skepp/](https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartygsregistret-sjofartsregistret/Skepp/)

Transportstyrelsen (2023) *Registrering av båt*. Hentet 14.07.2023. Tilgjengelig fra: [www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartygsregistret-sjofartsregistret/Bat/](https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartygsregistret-sjofartsregistret/Bat/)

UK Ship Register (u.d.) *UK Ship Register*. Hentet 14.07.2023. Tilgjengelig fra: [www.ukshipregister.co.uk](https://www.ukshipregister.co.uk)

---

<sup>i</sup> Merk, i del en sto det ved en feil Kommunaldepartementet. Det stemmer ikke.

<sup>ii</sup> Island: Ifølge Geirsson, Geir Þór, Head of ship survey and certification, Samgöngustofa (e-postkorrespondanse 28.03.2023). Danmark: Ifølge Lange, Mette Stensby, Spesialkonsulent, cand. Jur, Søfartsstyrelsen, Skibsregisteret (e-postkorrespondanse 21.04.2023). Sverige: Ifølge Bäckström, Linn, jurist, Sektionen för inskrivning och register, sjö och luftfart, Transportstyrelsen (e-postkorrespondanse 24.04.2023). Finland: ifølge Nykyri, Satu. Adviser, Finnish Transport and Communications Agency Traficom (e-postkorrespondanse 12.04.2023) og Pauliina Jaakkola, Adviser Finnish Transport and Communications Agency Traficom, Register of Ships (25.08.2023). [www.ukshipregister.co.uk](http://www.ukshipregister.co.uk), [www.traficom.fi](http://www.traficom.fi), [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se), [www.fma.ax](http://www.fma.ax), [www.soefartsstyrelsen.dk](http://www.soefartsstyrelsen.dk)

<sup>iii</sup>Part 1: Realregister

Part 2: Fiskeregister

Part 3: Småbåtregister

<sup>iv</sup> I henhold til kommunikasjon med Satu Nykyri, Adviser, Pauliina Jaakkola, Adviser og nettsider til Traficom, Alusrekisteri ([Watercraft Register | Traficom](#))

<sup>v</sup> Epostkorrespondanse Miljødirektoratet 07.07.2023, Kystverket 13.07.2023, KNBF 15.07.2023, Finans Norge Forsikringsdrift 30.06.2023

<sup>vi</sup> Fra 16.06.1998 har det vært krav om at alle fritidsbåter skal være CE-merket. Se FOR-2016-01-15-35, Forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv.

<sup>vii</sup> All informasjon i dette avsnittet kommer fra møte mellom RS og Sjøfartsdirektoratet, oppsummert i møterefater utsendt på epost 08.08.2023, akseptert av RS per epost 30.08.2023. Arkivreferanse 2023/34598-116

<sup>viii</sup> Epostkorrespondanse Stig Hvide Smith, generalsekretær KNBF 15.07.2023

<sup>ix</sup> Svarbrev signert Anne Gunn Mostad, fung. kystdirektør, Kystverket 13.07.2023

<sup>x</sup> Svarbrev signert Terje Qvam, fungerende avdelingsdirektør og Otto Okstad, seniorrådgiver 07.07.2023

<sup>xi</sup> Epostkorrespondanse Thomas Nicolai Bjønness, medlemsansvarlig, NORBOAT 06.07.2023

<sup>xii</sup> Epostkorrespondanse Peter L. Larsen, leder Utvalg Båt & Samfunn, Norges Seilforbund 29.06.2023.

<sup>xiii</sup> Epostkorrespondanse Nicolai Kristiansen, Markedssjef Privat, Redningsselskapet, 14.07.2023

<sup>xiv</sup> All informasjon om Redningsselskapet i dette kapitlet kommer fra møte mellom RS og Sjøfartsdirektoratet, oppsummert i møterefater utsendt på epost 08.08.2023, akseptert av RS per epost 30.08.2023. Arkivreferanse 2023/34598-116

<sup>xv</sup> Motor: merke, modell og serienummer

Fartøy: merke, modell, byggeverft, evt byggenummer, HIN/CIN/WIN nummer, lengde, bredde, dypgående eller dybde