

# Utredning obligatorisk registreringsplikt

En utredning om obligatorisk registreringsplikt for fritidsfartøy under 15 meter

# Utredning obligatorisk registreringsplikt

Oppsummering og konklusjon .....	5
Definisjoner og forkortelser .....	6
1 Forutsetninger for utredningen .....	8
1.1 Kostnad- og gevinstberegninger .....	8
1.2 Flåtestørrelse .....	8
1.3 Spesifikt om NOR .....	8
1.4 Mandat og avgrensinger .....	9
1.4.1 Oppdragsbrev fra NFD .....	9
1.4.2 Fartøy .....	9
1.4.3 Register for fritidsfartøy .....	9
1.4.4 Næringsfartøy .....	9
2 Bakgrunn og historikk.....	10
2.1 En kort historie om fritidsbåtregistrering i Norge. ....	10
2.2 Registrering av fritidsfartøy i våre naboland .....	11
2.3 Fritidsbåtmarkedet i Norge .....	12
2.4 Omfang av registreringsplikt.....	13
3 Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?.....	14
3.1 Hvorfor innføre registreringsplikt for fritidsfartøy? .....	14
3.1.1 Forsøpling og forurensning.....	14
3.1.2 Kriminalitetsbekjempelse .....	14
3.1.3 Redningsaksjoner.....	15
3.1.4 Transaksjonskostnader .....	15
3.1.5 Ulykkesforebygging .....	17
4 Hvilke tiltak er relevante? .....	18
4.1 Alternative løsninger.....	18
4.1.1 A <sub>0</sub> : Det innføres ikke en registreringsplikt for fritidsfartøy under 15 meter.	

4.1.2	A <sub>1</sub> : Det innføres registreringsplikt, hvor mulighet for å drive register tildeles <i>en</i> eller <i>flere</i> aktører via tjenestekonsesjon igjennom en anbudsrunde.....	18
4.1.3	A <sub>2</sub> : Det innføres registreringsplikt, hvor godkjenning til å drive register gis gjennom en søknad/godkjenningsordning. ....	20
4.1.4	A <sub>3</sub> : Innføre registreringsplikt. Vilkår for å drive register settes av myndighetene, alle som oppfyller disse kriteriene kan drifte et register. ....	20
4.2	Godkjenningsordning og kriterier for registerdrift .....	21
4.2.1	Kriterier for registerdrift.....	21
4.2.2	Utvelgelsesprosess styrt av myndighetsaktør .....	22
4.2.3	Oppsummering av alternativene.....	22
5	Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?.....	23
5.1	Registrert i allerede eksisterende register.....	23
5.2	Fastsettelse av kriterier og Sjøfartsdirektoratets rolle.....	23
5.3	Hvem skal eie dataene.....	24
5.4	Oversending av kundedata og stabilitet i registreringsordningen .....	24
5.4.1	Nærliggende eksempel: Fastlegeordningen.....	25
6	Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de og hvem blir berørt?.....	26
6.1	Forutsetninger .....	26
6.1.1	Mulige aktører .....	26
6.1.2	Størrelse på tilbydermarkedet .....	27
6.1.3	Antall fritidsfartøy.....	28
6.2	Forutsetninger for beregninger .....	28
6.3	Negative virkninger .....	28
6.3.1	Kostnader beregnet utredning av obligatorisk småbåtregister del 1 .....	29
6.3.2	Kostnad ved å opprette og drifte/vedlikeholde et register .....	30
6.3.3	Kostnad knyttet til regulering.....	31
6.3.4	Kostnad for myndighetene ved å følge opp registreringsplikt .....	33
6.3.5	Kostnader knyttet til lagring av data i felles database med tilknyttet API, .....	33
6.3.6	Overheadkostnader.....	34
6.3.7	Kundeopplevelse .....	34
6.4	Positive virkninger .....	34

6.4.1	Positive virkninger fra utredning av obligatorisk småbåtregister del 1 ....	34
6.4.2	Sjøsikkerhet.....	35
6.4.3	Kriminalitetsbekjempelse .....	35
6.4.4	Rettsvern .....	35
6.4.5	Forsikring.....	35
6.4.6	Miljø og forsøpling .....	35
6.4.7	Transaksjonskostnader .....	35
6.4.8	Datakvalitet .....	36
6.4.9	Priskonkurransen i markedet .....	37
6.4.10	Samlet oversikt over positive virkninger .....	37
7	Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor? .....	39
7.1	Sammenstilling av samfunnsøkonomisk virkningene .....	39
7.2	Konklusjon og anbefaling .....	40
7.3	Usikkerhet i kostnadsestimater .....	42
8	Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring? .....	42
8.1	Merkostnader for ansvarlig myndighet .....	42
8.2	Overføring av data til en felles database.....	43
8.3	Hvilken informasjon bør registeret inneholde .....	44
8.4	Hva kreves for å registrere, gjøre endringer eller slette fartøyet .....	46
8.5	Tiltro til registeret .....	48
8.6	Felles kodeverk .....	48
8.7	Hvilken lov- og forskriftendringer vil være nødvendige for å gjennomføre anbefalingene. ....	48
	Referanseliste: .....	50
	Tabell 1 - Begreper og definisjoner.....	6
	Tabell 2 - Oppsummering av alternativene .....	22
	Tabell 3 – Forutsatt markedsstørrelse.....	27
	Tabell 4 - Forutsetninger for beregninger .....	28
	Tabell 5 - Saksbehandlingskostnader .....	29
	Tabell 6 – Kundens kostnad .....	29
	Tabell 7 - Regelverksarbeid .....	30
	Tabell 8 – Kostnader knyttet til utvikling .....	30
	Tabell 9 - Kostnader opprettelse og drift/vedlikehold av register .....	31

Tabell 10 - Kostnader knyttet til regulering for de ulike alternativene .....	31
Tabell 11 - Kostnad knyttet til regulering .....	32
Tabell 12 - Kostnader knyttet til utvikling og drift av database .....	34
Tabell 13 - Samlet oversikt over positive virkninger fra utredning om obligatorisk småbåtregister del 1 .....	38
Tabell 14 - Sammenstilling av samfunnsøkonomiske virkninger.....	39
Tabell 15 - Kostnadsvariasjon avhengig av antall aktører .....	42
Tabell 16 - Kostnader første år for ansvarlig myndighet .....	43
Tabell 17 - Oversikt over innsamlet informasjon og hvilket målsettinger disse svarer til	44
Tabell 18 - Oversikt over dokumentasjonskrav .....	46

## Oppsummering og konklusjon

**Sjøfartsdirektoratet og Miljødirektoratet foreslår å innføre obligatorisk registreringsplikt for fritidsfartøy i Norge. Forslaget omfatter alle fritidsfartøy ned til 2,5 meter og alle vannscootere.**

Det finnes over en million fritidsfartøy i Norge, og den store majoriteten av disse er i dag ikke registreringspliktige. Dette medfører en rekke problemer. Mange tusen eierløse fartøy blir forlatt eller senket hvert år, noe som medfører store kostnader for samfunnet i forbindelse med forsøpling, forurensing og opprydding. Uten en registreringsplikt er det utfordrende å bevise eierforhold. Dette skaper utfordringer knyttet til heleri, og annen kriminalitet.

Samtidig skaper manglende register unødvendig kompleksitet ved kjøp og salg av fartøy. Tomme drivende fartøy kan utløse store redningsaksjoner, og manglende eieropplysninger gjør det svært utfordrende for redningsmannskap å danne seg en oversikt over situasjonen. Dette kan føre til unødvendige og kostbare redningsaksjoner. Hvert år omkommer i gjennomsnitt 27 mennesker ved bruk av fritidsfartøy i Norge. Til tross for dette er lite kjent om den norske båtparken, og det er utfordrende å drive effektiv forbyggende sjøsikkerhetsarbeid uten en god oversikt over hvilke fartøy som benyttes.

På bakgrunn av dette foreslår vi en generell registreringsplikt av fritidsfartøy ned til 2,5 meter, samt alle vannscootere. Det vil være naturlig med visse unntak som for eksempel kano, kajakk, seil- /surfebrett og konkurransefartøy. Anbefalingen begrunnes med hensyn til forebygging og begrenning av miljøskade, forsøpling og forurensning.

Direktoratene foreslår at registreringsplikten oppfylles ved registrering i et godkjent register. Vi foreslår samtidig at disse registrene driftes av private aktører som godkjennes og følges opp av Sjøfartsdirektoratet. Registrering i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) vil også oppfylle denne registreringsplikten.

Direktoratene foreslår at alle aktører som oppfyller godkjenningsskriteriene kan etablere et register. All registerdata avleveres jevnlig til en sentral database driftet av Sjøfartsdirektoratet. Denne skal sikre at redningstjenesten har tilgang på oppdatert data, tildele identifikasjonsnummer og forhindre dobbeltregistreringer.

Ordnningen foreslås finansiert ved brukerbetaling, igjennom f.eks. registreringsavgift, årsavgift, og eierskifte. Vi foreslår at prisdannelse legges til markedet, med et lite påslag for å dekke Sjøfartsdirektoratet administrering av ordningen. Vår vurdering er at en slik ordning vil svare opp utfordringene knyttet til forsøpling, kriminalitetsbekjempelse, redningsaksjoner, transaksjonskostnader, og ulykkesforebygging og er vurdert samfunnsøkonomisk lønnsomt.

## Definisjoner og forkortelser

Utredningen inneholder flere begreper og forkortelser som er forklart under

Tabell 1 - Begreper og definisjoner

Begrep	Definisjon
Aktør/Registreringsaktør	I denne utredningen er alle som tilbyr å føre et register for fritidsfartøy, omtalt som «aktør»
Fartøysdata	Opplysninger om fritidsfartøyet
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
HRS	Hovedredningssentralen
Anbudskonkurranse	I denne utredningen benyttes konkurranse om anskaffelse av en konsesjonskontrakt etter konsesjonskontraktforskriften
Konsesjonskontrakt	En konsesjonskontrakt er en tjenestekontrakt eller en bygge- og anleggskontrakt der vederlaget består enten utelukkende av retten til å utnytte tjenestene eller bygge- og anleggsarbeidene eller en slik rett sammen med betaling, og der driftsrisikoen er overført fra oppdragsgiveren til leverandøren, jf. konsesjonskontraktforskriften § 1-2 første ledd
Kunde	Eiere av fritidsfartøyet som er underlagt registreringsplikt
Kundedata	Opplysninger om kunden
Lengde på fritidsfartøy	Skrogets lengde (LH) etter NS-EN-ISO-8666 Mindre fartøy – Hoveddata
Lengde på næringsfartøy	Største lengde fra forkant av forreste del av skroget til akterkant av akterste del av skroget, jfr. Forskrift om måling av skip og flyttbare innretninger § 2
Leverandør	Benyttes i denne utredningen om en aktør som oppdragsgiver har inngått kontrakt om tjenestekonsesjon med
NIS	Norsk Internasjonalt Skipsregister
NOR	Norsk Ordinært skipsregister
Myndighetsaktør	Offentlig myndighet

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
Oppdragsgiver	Benyttes om myndighetsaktør som gjennomfører konkurranse etter anskaffelsesregelverket
Realregister	Med realregister menes grunnbok, skipsregister (herunder NIS og NOR), luftfartøyregister og lignende rettighetsregister ordnet etter de formuesgoder som rettigheten gjelder
Registreringspliktig	Eier av fritidsfartøy under 15 meter
RS	Redningsselskapet
Småbåt	Næringsfartøy under 15 meter og fritidsfartøy under 15 meter
Småbåtregister	Et småbåtregister er ikke et realregister, men en oversikt over fartøy og deres registrerte eiere. Fartøyene i registeret vil være omfattet av de alminnelige reglene for løsøre. Registrering gir alene ikke rettsvern.
Tilbyder	Benyttes i denne utredningen om en leverandør som leverer tilbud i forbindelse med tjenestekonsesjon
Tjenestekonsesjon	Se «Konsesjonskontrakt»
Utleiefartøy	Fritidsfartøy som benyttes til utleie uten guide og mannskap

# 1 Forutsetninger for utredningen

Denne utredningen tar utgangspunkt i tidligere utredning av obligatorisk småbåtregister som ble levert av Sjøfartsdirektoratet i 2023. Denne er publisert og er fritt tilgjengelig på nett. Under følger en oversikt over punkter som er lagt til grunn for utredningen.

## 1.1 Kostnad- og gevinstberegninger

Utredningen bygger videre på Sjøfartsdirektoratets utredninger fra 2023. Det er derfor henvist til beregninger knyttet til kostnader og gevinster gjort i denne utredningen. Dette blir opplyst når det er aktuelt.

## 1.2 Flåtestørrelse

I utredning av obligatorisk småbåtregister (Sjøfartsdirektoratet, 2023) estimerte Sjøfartsdirektoratet flåtestørrelsen for fritidsfartøy basert på Båtlivsundersøkelsen fra 2023. Det ble i tillegg estimert antall nybåtsalg, eierskifter/salg og vrakinger.

Det er ikke gjort justeringer i flåtestørrelsen som ble beregnet i 2023. Disse tallene ligger derfor til grunn for denne utredningen.

## 1.3 Spesifikt om NOR

Når det gjelder registrering av fritidsfartøy under 15 meter i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) er NOR i en særstilling. I henhold til sjøloven § 11 er NOR et landsomfattende, nasjonalt register. Registerets plikter og virksomhet reguleres av sjøloven som særforvaltningslov samt av alminnelig forvaltningsrett.

Det følger av sjøloven § 13 at registeret skal inneholde opplysninger om skipenes navn, kjenningssignal, brutto og netto tonnasje, eventuelt lengde, bredde og dybde, byggested og -år, hjemsted, eierforhold og eierens nasjonalitet. Registrert eier kan begjære at det utstedes nasjonalitetsbevis, som beviser ovenfor utenlandske myndigheter at fartøyet er norsk. Videre følger det for fritidsfartøy også plikt til å dokumentere at fartøy og motor er CE-merket, jf. NOR-forskriften § 7.

Ved registrering skal eierforholdet legitimeres ved innsending av en ubrutt rekke hjemmelsdokumenter, som det stilles en rekke formkrav til. Registrerte eiere har også plikt til å melde og legitimere alle endringer i ovennevnte opplysninger. Forsømmelse av meldeplikten er belagt med straffeansvar, jf. sjøloven § 506. Registreringsfeil på registerførers hånd kan gi rett til erstatning, jf. § 37.

Opplysningene som innhentes av NOR oppfyller de offentligrettslige hensyn som begrunner forslaget om obligatorisk registreringsplikt. Sjøfartsdirektoratet legger dermed til grunn at registrering i NOR vil oppfylle registreringsplikten uavhengig av hvilke alternativ man velger, forutsatt at Sjøfartsdirektoratet kan avlevere registerdata til en sentral myndighet på lik linje med de øvrige aktørene.

## 1.4 Mandat og avgrensinger

### 1.4.1 Oppdragsbrev fra NFD

I tildelingsbrev fra Nærings – og fiskeridepartementet (NFD) av 22.12.2025 og supplerende tildelingsbrev av 02.03.2026 gis Sjøfartsdirektoratet, med bidrag fra Miljødirektoratet, i oppdrag å utrede en obligatorisk registreringsplikt for fritidsfartøy under 15 meter, hvor det er lagt til grunn at registreringsplikten skal kunne gjennomføres uten etablering av ett felles offentlig driftet register.

Formålet med en slik registreringsplikt er å sikre informasjon om båt og eier, og på den måten styrke muligheten til å identifisere og følge opp eiere av båter som bidrar til skade på miljø, forsøpling eller andre utfordringer med uregistrerte fritidsfartøy. NFD ber direktoratene identifisere og vurdere relevante alternativer, herunder ulike modeller og problemstillinger rundt datatilgang, kontroll og håndheving. I tillegg skal utredningen omhandle hvilke fartøy som skal omfattes av plikten, krav til registeret, deling og tilgjengeliggjøring av eieropplysninger, håndheving av registreringsplikten og finansiering.

Jf. tildelingsbrev kan direktoratene selv inkludere øvrige problemstillinger de mener er relevante. Det vil komme en del 2 av utredningen hvor direktoratene utarbeider forslag til høringsnotat om lov – og forskriftsendringer som vil være nødvendige ved innføring av obligatorisk registreringsplikt. Frist for dette fastsettes når del 1 er gjennomgått av departementene.

### 1.4.2 Fartøy

Denne utredningen ser på fritidsfartøy under 15 meter. Bakgrunnen for dette er at fartøy med lengde fra og med 15 meter er underlagt registreringsplikt i skipsregisteret (NOR), og derfor faller utenfor utredningens mandat. Med mindre annet er uttrykkelig angitt, viser alle henvisninger til begreper som «fartøy», «næringsfartøy», «fritidsfartøy», «småbåter» eller lignende, til fartøy med lengde under 15 meter.

### 1.4.3 Register for fritidsfartøy

Når det gjennom utredningen refereres til register, så menes det et, eller flere, fremtidige registre for fritidsfartøy basert på utfallet av utredningen med mindre noe annet er påpekt. Redningsselskapet har et register for fritidsbåter med lengde opptil 15 meter, kjent som Småbåtregisteret. Utredningens bruk av begrepet småbåtregister refererer ikke til Redningsselskapets register.

### 1.4.4 Næringsfartøy

Utredningen tar ikke for seg spørsmål knyttet til obligatorisk registrering av næringsfartøy under 15 meter. Dette vil bli gått nærmere inn på i en egen utredning.

## 2 Bakgrunn og historikk

### 2.1 En kort historie om fritidsbåtregistrering i Norge.

Det historiske grunnlaget for registrering av mindre fartøy i Norge strekker seg tilbake til 1948, da det ble opprettet et papirbasert register hos politiet for privateide båter med mekanisk fremdrift. Behovet for en mer moderne og sentralisert løsning ble tydelig på begynnelsen av 90-tallet, og i 1992 konkluderte Finansdepartementet med at det var behov for et sentralt, obligatorisk register for fritidsbåter. Dette ledet til at Stortinget i 1994 vedtok en egen lov om registrering av fritids- og småbåter, som innførte en omfattende registreringsplikt for de fleste fartøy i denne kategorien.

(Sjøfartsdirektoratet, 2023)

Driften av dette registeret ble lagt til Toll- og avgiftsdirektoratet og startet opp i 1998. Allerede året etter, i 1999, ble det imidlertid reist politiske forslag om å avvikle ordningen, da enkelte partier i Finanskomiteen betraktet registeret som et unødig inngrep i folks privatliv. En evaluering gjennomført i 2001 viste at den samfunnsøkonomiske nytten av registeret oversteg kostnadene, men båteierne misnøye med gebyrer og manglende mulighet for pantsetting veide tungt (ECON, 2001). Som et resultat av dette ble den obligatoriske registreringsplikten avviklet med virkning fra 1. januar 2003 (Sjøfartsdirektoratet, 2023).

Redningsselskapet (RS) fikk i stand en avtale i 2005 om å drive et frivillig småbåtregister basert på den informasjonen som var tilgjengelig i det tidligere obligatoriske registeret til Toll- og avgiftsdirektoratet. For å imøtekomme behovet for pantesikret finansiering for mindre båter, ble grensen for frivillig registrering av fritidsfartøy i det nasjonale skipsregisteret (NOR) senket fra 10 til 7 meter i 2007. Til tross for disse frivillige ordningene, begynte kravene om et nytt obligatorisk register å øke fra 2008 og utover, særlig fra finansnæringen og ulike båtorganisasjoner. I 2011 la Finansnæringens Hovedorganisasjon (FNH) frem en analyse som bekreftet at den frivillige ordningen ikke fungerte tilfredsstillende, og at de samfunnsmessige gevinstene ved et obligatorisk system ville være betydelige.

I november 2013 ga Klima- og miljødepartementet (KLD) Miljødirektoratet i oppdrag å utrede finansiering og organisering av en returordning for fritidsbåter. Hvordan kunne en produsentansvarsordning for kasserte fritidsbåter finansieres og organiseres samt hvilke miljøkonsekvenser ville lovlig og ulovlig avfallsbehandling ha. Anbefalingen fra Miljødirektoratet konkluderte med at et produsentansvar ville føre til urimelige høye kostnader for de som kjøpte nye fartøy. Det ble derfor forslått at det skulle opprettes et gebyrfinansiert, obligatorisk, småbåtregister som gjaldt for alle fritidsfartøy fra 5,5 meter. Deler av gebyrinntektene fra småbåtregisteret skulle benyttes til å finansiere en returordning for kasserte fritidsfartøy, inkludert innsamling, miljøsanering og behandling.

Det miljømessige aspektet ble for alvor løftet frem i 2018, da organisasjoner som Avfall Norge (nå Sirk Norge) og NORBOAT påpekte at en bærekraftig vrakpantordning for båter er avhengig av et obligatorisk register for å kunne identifisere eiere og sikre korrekt håndtering av utrangerte fartøy. Den nasjonale handlingsplanen mot fritidsbåtulykker for perioden 2019–2023 støttet også opp om dette, med argumenter om at et register ville gi myndighetene nødvendig oversikt for å bedre sjøsikkerheten.

Videre utredninger i 2019 og 2021 avdekket i tillegg store hull i oversikten over utleiebåter i Norge, noe som ble ansett som en risiko for både brukere og miljø.

Denne utviklingen kulminerte i at regjeringen ga Sjøfartsdirektoratet i oppdrag å utrede gjeninnføring av registreringsplikt. I sin utredning levert i juni 2023 anbefaler direktoratet at det innføres obligatorisk registrering for alle næringsfartøy under 15 meter, samt for fritidsfartøy ned til 4,5 meter. Anbefalingen bygget på en omfattende analyse av gevinster knyttet til redningsaksjoner, sjøsikkerhet, kriminalitetsbekjempelse og miljøvern. Det ble også foreslått å senke grensen for frivillig registrering i NOR til 4,5 meter for å sikre bedre rettsvern og finansieringsmuligheter for mindre båter. Senkning av grensen for fritidsfartøy og pliktig registrering av næringsfartøy i NOR vil bli utredet nærmere senere i 2026.

Sjøfartsdirektoratet mottok i 2026 et nytt oppdrag, hvor Sjøfartsdirektoratet – sammen med Miljødirektoratet – ble bedt om å utrede utformingen av registreringsplikten og registerordningen, hvor det ble lagt til grunn at registreringsplikten skal kunne gjennomføres uten etablering av ett felles offentlig driftet register.

## 2.2 Registrering av fritidsfartøy i våre naboland

I forbindelse med utredningen har vi undersøkt hvordan registrering gjennomføres i våre naboland. Samtlige av Finland, Åland, Sverige, Danmark og Storbritannia har offentlige skipsregistre og obligatorisk småbåtregister. I alle disse landene er småbåtregistrene samlokalisert med realregisteret. Island har ikke eget småbåtregister, men det er obligatorisk å registrere alle fartøy fra 6 meter i realregisteret.

Når det gjelder obligatorisk registrering for fritidsfartøy under 15 meter er det noen variasjoner blant de undersøkte landene. Sverige har obligatorisk registrering av fritidsfartøy over 15 meter. De deler sitt register mellom et realregister for alle fartøy over 24 meter og småbåtregister for de under 24 meter. Det er obligatorisk registrering av næringsbåter over 5 meter (Transportstyrelsen, 2025). Svenska småbåtsregistret har en frivillig og gratis registrering av fritidsfartøy under 15 meter (Svenska småbåtsregistret, 2026).

Finland og Åland har obligatorisk registrering i realregisteret for alle fartøy som er fra 15 meter. I Finland er det obligatorisk å registrere alle fartøy fra 5,5 meter i småbåtregisteret dersom motoreffekten er 15 kW (over 20 hk) eller mer (Traficom,

2026). På Åland må alle fartøy fra 2,5 meter registreres dersom motoreffekten er 115 kW (156 hk) eller mer (Vattenfarkostregistret, u.å.).

Danmark har obligatorisk registrering for alle fartøy over 20 bruttotonn. Næringsfartøy fra 5 til 20 bruttotonn må enten registreres i realregisteret eller i småbåtregisteret. Det er mulig å registrere fritidsfartøy under 20 bruttotonn i private seilbåtorganisasjoner (Søfartsstyrelsen, u.å.).

### 2.3 Fritidsbåtmarkedet i Norge

Sjøfartsdirektoratet har delegert det praktiske ansvaret for utstedelse av båtførerbevis og internasjonale båtførersertifikater (ICC) til Norsk Test. Siden ordningen med obligatorisk båtførerbevis ble vedtatt i 2007, med ikrafttredelse i 2010, har det frem til 2026 blitt utstedt 378 097 båtførerbevis (Norsk Test, 2026). I gjennomsnitt har Norsk Test utstedt 19 899 båtførerbevis årlig; hvor gjennomsnittet de tre siste årene har vært 19 371 utstedelser per år.

Parallelt med den nasjonale ordningen innførte Norge i 2011 internasjonalt båtførersertifikat, etter tilslutning til UNECE-resolusjon nr. 40. Dette sertifikatet retter seg mot førere som har behov for internasjonalt anerkjent dokumentasjon ved ferdsel i utlandet. Frem til 2026 er det utstedt totalt 2 134 ICC-sertifikater (Norsk Test, 2026). Det utstedes i snitt 165 slike bevis i året, snittet har økt til 203 utstedelser årlig de siste tre årene.

Selv om disse tallene ikke gir et nøyaktig bilde av antall aktive båtførere på et gitt tidspunkt, fungerer de som en viktig indikator på det årlige tilsiget av nye førere til fritidsbåtflåten.

Den norske fritidsbåtflåten består av om lag 1 125 000 fartøy (Sjøfartsdirektoratet, 2023). Hvert år utgjør nybåtsalget om lag 15 000 – 20 000 fartøy (Bjønness, 2023). Det finnes også et robust brukmarked på fritidsfartøy, dette utgjør omtrent 53 000 fartøy (Dahlgren, 2023).

I et brev til Klima- og miljødepartementet anslo Miljødirektoratet (2016) at antallet kasserte fritidsbåter ville være 15 000 årlig fra 2016, med en forventning om at tallet ville stige til 20 000 i de påfølgende tiårene. Tall fra Miljødirektoratets vrakpantordning viser imidlertid at det fra 2017 til 2024 ble levert inn tilnærmet 78 000 fritidsbåter, noe som tilsvarer et snitt på 10 000–12 000 fritidsbåter årlig (Statistisk sentralbyrå, 2024).

Basert på disse tallene kan vi utlede markedsbevegelser i fritidsbåtmarkedet. Dette gir oss både en indikasjon på hvor mange transaksjoner som gjennomføres årlig, men også et estimat på hvor mange fartøy som forsvinner ut av markedet hvert år.

Båtlivsundersøkelsen for 2012, 2018, og 2023 viser en gjennomsnittlig årlig økning i fritidsbåtflåten på om lag 29 000 fartøy.

## 2.4 Omfang av registreringsplikt

I 2023 anbefalte Sjøfartsdirektoratet at obligatorisk registrering av fritidsfartøy skulle gjelde for fritidsfartøy med skroglengde 4,5 meter eller mer, samt fartøy under 4,5 meter som har motor med større ytelse enn 25HK/19kW.

Oppdragsbrevet fra 2026 peker spesifikt på fritidsfartøy som skaper miljøskade og forsøpling. Samtidig har Sjøfartsdirektoratet blitt bedt om å samarbeide med Miljødirektoratet i utformingen av denne utredningen.

Som en del av samarbeidet har Miljødirektoratet (2026) kommet med en anbefaling om at båter ned mot 2,5 meter bør omfattes av registreringsplikten. Anbefalingen begrunnes med hensyn til forebygging og begrensnig av miljøskade, forsøpling og forurensning.

Miljødirektoratet påpeker at mindre båter ofte blir hensatt i strandsoner, innsjøer og fjellvann, noe som bidrar til forsøpling og forurensning. Fritidsfartøy under 4,5 meter utgjør en betydelig andel av båtparken; i Oslofjorden er denne andelen anslått av Oslofjorden Friluftsråd til å utgjøre 60–70 prosent. Videre viser erfaringstall fra en avfallsaktør at 3 210 mindre fritidsbåter, under 400 kg, ble mottatt i perioden 2019–2025.

Kasserte fritidsbåter inneholder ofte helse- og miljøfarlige stoffer, særlig knyttet til bunnstoff i skrog, hvor undersøkelser viser høye konsentrasjoner på opplagsplasser. Et register som omfatter fritidsfartøy ned til 2,5 meter vil, etter Miljødirektoratets vurdering, kunne bidra til bedre muligheter for eiersporing i forurensningssaker, styrket tilsyn og økt kunnskap om utslipp og miljøpåvirkning fra fritidsbåter. Dette vil dermed også kunne bidra til forankringen av prinsippet om at «forurensner betaler».

Miljødirektoratet presiserer at mulige konsekvenser av en slik utvidelse ikke er fullt ut utredet, og at anbefalingen bygger på tilgjengelig kunnskap og tidligere faglige vurderinger.

På bakgrunn av dette har Sjøfartsdirektoratet og Miljødirektoratet i fellesskap kommet frem til at det er hensiktsmessig å foreslå en generell registreringsplikt av fritidsfartøy ned til 2,5 meter, samt alle vannscootere. Det vil være naturlig med visse unntak som for eksempel kano, kajakk, seil- /surfebrett og konkurransefartøy. Dette er en utvidelse av omfanget, sammenlignet med anbefalingen fra 2023. Vi har vurdert at det ikke er behov for å utrede denne utvidelse ytterligere, tatt i betraktning at dette allerede ble gjort i 2023, og at utredningen denne gang viste at tiltaket var samfunnsøkonomisk lønnsomt.

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

Båtliv har en lang og stolt historie i Norge. De siste tre årene har i gjennomsnitt 19 371 nordmenn fått utstedt båtførerbevis årlig. Samtidig øker antall fartøy i den norske båtparken. Båtlivsundersøkelsen (2023) estimerer at det finnes 1 067 000 norske fritidsfartøy.

Til tross for det store volumet av fartøy, finnes det ikke krav om å registrere fartøy under 15 meter i Norge. Dette skaper flere utfordringer knyttet til blant annet forsøpling, videresalg, og redningsaksjoner. Disse momentene ble nærmere utredet av Sjøfartsdirektoratet i 2023, men hovedpoengene er for enkelthetsskyld gjengitt under.

#### 3.1 Hvorfor innføre registreringsplikt for fritidsfartøy?

I utredningen fra 2023 pekte Sjøfartsdirektoratet på fem momenter for å innføre registreringsplikt for fritidsfartøy, disse momentene var knyttet til forsøpling, kriminalitetsbekjempelse, redningsaksjoner, transaksjonskostnader, og ulykkesforebygging, og er gjengitt under.

##### 3.1.1 Forsøpling og forurensning

Forlatte båter utgjør en alvorlig miljøutfordring langs kysten og i innsjøene i Norge. Selv om det er eierens ansvar å ta vare på båten og å kvitte seg med den på en forsvarlig måte når den ikke lenger er i bruk, er det fortsatt mange som velger å forlate båtene sine. Disse båtene kan forårsake både miljøproblemer og sikkerhetsrisikoer, og ofte blir de stående og forfalle uten at noen tar ansvar for dem, frem til de eventuelt må heves på fellesskapets regning.

Forlatte båter som synker kan forårsake utslipp av drivstoff og olje, og de kan også ødelegge eller forstyrre det marine livet i området. De fleste fritidsfartøy i Norge er laget av komposittmaterialer. Dumping av slike fartøy i havet vil føre til mikroplastforurensning. Det er innført ordning med vrakpant, men denne er i mange tilfeller ikke stor nok til å i seg selv være motivasjon for innlevering. Det medfører at båter blir forlatt på land, til kai, eller på bunn. Kasserte fritidsbåter kan inneholde deler som kan skade miljøet. I tillegg kan det være farlige stoffer i båten, for eksempel fra bunnstoff i skrog. En COWI-rapport fra 2022 viser svært høye konsentrasjoner av helse- og miljøfarlige stoffer fra bunnstoff i skrog på opplagsplasser og spyleplasser i tre småbåthavner i Oslofjorden.

Manglende oversikt om fartøy, skrog, og fremdriftsmaskineri gjør det også svært vanskelig å lage gode oversikter over utslipp av klimagasser, bunnsremiddeler, og gråvann fra disse fartøyene (Sjøfartsdirektoratet, 2023).

##### 3.1.2 Kriminalitetsbekjempelse

Innføringen av registreringsplikt med eierskapoversikt vil kunne bidra til redusert kriminalitet fordi hver enkelt båt får et unikt registreringsnummer knyttet til en

identifiserbar eier. Dette øker sporbarheten og gjør det betydelig enklere for politiet å følge opp anmeldelser av tyveri, som i dag kun har en gjennomsnittlig oppklaringsgrad på 16 % (Rytterager, 2023). Det vil også være gunstig å inkludere registrering av motorer i et slikt system, ettersom disse ofte er særlig utsatt for tyveri og omsettes separat fra fartøyet.

Registeret vil fungere som en uavhengig kontrollinstans ved kjøp og salg, slik at en mulig kjøper kan få bekreftet at selgeren faktisk er den registrerte eieren av fartøyet før handelen gjennomføres. Samlet sett bidrar registrerte opplysninger til en tryggere og mer oversiktlig salgsprosess som reduserer den økonomiske risikoen for alle parter i båtmarkedet.

Ettersom verdien på enkelte båter under 15 meter kan være opp mot 35 millioner kroner, vil registreringsplikten kunne bidra å gjøre det vanskeligere å drive hvitvasking og skatteunndragelse gjennom anonym handel med store verdier. Tydelig merking vil også øke den generelle risikoen for å bli tatt ved lovbrudd, da det blir enklere for publikum å dokumentere og melde fra om forhold som tyveri, uvetting kjøring eller klare brudd på sjøveisreglene.

### 3.1.3 Redningsaksjoner

Forlatte og drivende fritidsfartøy kan utløse kostbare redningsaksjoner.

Redningsaksjonene involverer ofte redningshelikopter, redningsskøyter og mannskap fra ulike redningsetater, og kostnadene kan bli høye. I tillegg til de økonomiske kostnadene kan de falske redningsaksjonene ta opp ressurser som kunne vært i bruk til andre oppgaver eller andre reelle nødsituasjoner - såkalt «samtidighetskonflikter».

Det er også en risiko for skade på redningsfartøy og/eller redningspersonell ved redningsoperasjoner, spesielt ved dårlig vær, selv om dette sjeldent skjer. I 2021 ble en redningsmann skadet da han skulle heises ned fra et helikopter til et forsyningsfartøy i Nordsjøen. Ulykken skjedde som en del av en øvelse, men hendelsen demonstrerer risikoen forbundet med slike operasjoner (Sjøfartsdirektoratet, 2023).

### 3.1.4 Transaksjonskostnader

Mangel av en registreringsplikt for fritidsfartøy kan blant annet føre til en mindre smidig kjøp- og salgsprosess. Uten at fartøyet er registrert noe sted er det vanskeligere å fastslå hvem som er eier av fartøyet eller om for eksempel fartøyet er beheftet. Ved at fartøyet er registrert vil dette redusere behovet for tidkrevende undersøkelser av opplysninger og eier, og bidrar til tryggere og mer effektive transaksjoner.

Innføring av registreringsplikt for fritidsfartøy under 15 meter vil kunne redusere transaksjonskostnadene i bruktbåtmarkedet ved å redusere informasjonsasymmetrien mellom kjøper og selger. I dag krever hvert enkelt kjøp og salg tidkrevende undersøkelser av fartøyets historikk, eierforhold og eventuelle heftelser. Et obligatorisk register vil gjøre denne informasjonen mer tilgjengelig, senke risikoen for

næringsdrivende forhandlere ved innbytte og videresalg, og redusere faren for at privatpersoner kjøper fartøy med skjulte feil eller uklare eierhistorikk – noe som samlet vil kunne bidra til et mer effektivt og tillitsbasert bruktbåtmarked (NORBOAT, 2026).

På dette området er det likevel visse forskjeller mellom fartøy som registreres i NOR og dem som kun innføres i et småbåtregister.

NOR er det eneste rettsvernregisteret for fritidsfartøy i Norge. Med dette menes at NOR er det eneste registeret som har såkalt positiv og negativ rettslig troverdighet. Det vil si at en båtkjøper må forholde seg til de rettigheter som er registrert mens han også kan se bort fra eventuelle rettigheter som ikke er registrert. Eksempler på sistnevnte kan være både medeierskap og uregistrerte panteheftelser. Dette innebærer at NOR på lik linje med Grunnboken for fast eiendom er et realregister. Panteloven definerer et slikt register til å være et rettighetsregister ordnet etter de formuesgoder som rettigheten gjelder, jf. § 1-1.

En salgsprosess som har et NOR-registrert fartøy som gjenstand, vil derfor typisk ha lave transaksjonskostnader. Grunnen til dette er at kjøpers undersøkelsesplikt hva eierskap og heftelser gjelder i utgangspunktet ikke strekker seg utover å kontrollere selgers opplysninger mot oppføringene på fartøyets registerblad. Denne kontrollen vil straks gi ham en uttømmende oversikt over hva han som kjøper har å forholde seg til. Eneste unntak fra registertroverdigheten vil være tilfeller der en kjøper eller långiver positivt vet at registerets innhold er uriktig.

Motsatt vil et småbåtregister ikke ha rettslig troverdighet som sådan, men snarere kun være en oversikt over båter og deres registrerte eiere. Et småbåtregister gir ingen oversikt over eventuelle heftelser og registrering i slikt register gir i seg selv heller ikke rettsvern for eierskap. Snarere vil en båtkjøper måtte forholde seg til rettsvernsreglene for løsøre, jf. blant annet godtroervervloven § 1. Eventuelle heftelser i båten vil hen måtte søke avdekket gjennom oppslag på eiers identitet i Løsøreregisteret, men dette inneholder ikke nødvendigvis alle rettigheter knyttet til fartøyet. Oppslag for eksempel på feil person i Løsøreregisteret, vil opplagt ikke avdekke eventuelle heftelser. Når det gjelder løsøreting vil nemlig besittelse være det sentrale vilkåret, og slik det følger av godtroervervloven § 1 innebærer dette blant annet at dersom et fritidsfartøy blir solgt av den som sitter med fartøyet og mottaker får det overlevert i god tro, "hindrer det ikke rettsvinning etter avtalen at avhenderen mangler rett til å rå" over fartøyet. Samme regel gjelder for pant.

Den som ønsker å kjøpe et uregistrert fartøy risikerer dermed å kjøpe dette av en person som faktisk ikke eier fartøyet. Slik handel er ikke begrenset til svindeltilfeller, men vil oftere skyldes ren uenighet for eksempel mellom flere eiere eller som resultat av omtvistede arveoppgjør. Dersom kjøper er i god tro, vil han likevel vinne frem. Godtroervervloven definerer god tro som at kjøper "ikke forstår at avhenderen mangler rett, og heller ikke burde ha forstått det" etter en nærmere definert aktsomhetsnorm.

Samlet sett innebærer dette at kjøp av uregistrert fartøy medfører at kjøper må nå opp til en terskel for god tro før vedkommende kan være sikker på at avtalen står seg. Slik undersøkelsesplikt gir potensielt høyere transaksjonskostnader enn ved kjøp av et realregistrert fartøy.

Småbåtregistrering alene gir altså ikke rettsvern, men gode grunner taler for at registreringsplikt likevel kan få betydning for transaksjonskostnadene ved båtkjøp. Småbåtregistrering vil nemlig kunne inngå som et viktig moment i en godtrovurdering. Videre er det også av betydning at dersom en båtkjøper blir oppmerksom på at den selger som sitter med tingen er en annen person enn oppført eier i fartøyets småbåtregister, gir dette ham et klart signal om å foreta videre undersøkelser av fartøyets rettsforhold.

Oppsummert kan det derfor hevdes at en registreringsplikt vil medføre at alle båtkjøpere stilles noe sterkere enn i en situasjon der fartøyets eierskap ikke er registrert overhodet, det vil si at transaksjonskostnadene kan bli noe dempet i forhold til i dag.

### 3.1.5 Ulykkesforebygging

Etableringen av en helhetlig oversikt over fritidsfartøy under 15 meter er en forutsetning for et effektivt og målrettet ulykkesforebyggende arbeid. Dagens fravær av en slik registreringsplikt medfører at myndighetene har begrenset kunnskap om fartøyene, geografiske fordeling og eierskap.

Statens havarikommisjon (SHK) har gjentatte ganger påpekt at manglende oversikt er en utfordring i sikkerhetsarbeidet. Uten et sentralt register er det i praksis umulig å varsle eiere av spesifikke båtmodeller om identifiserte svakheter etter ulykkesgranskninger, bekymringsmeldinger eller tilsyn hos produsenter.

Et obligatorisk register med unike identifikatorer vil muliggjøre kobling av ulykkeshistorikk til konkrete modeller og eiere over tid. Dette vil gjøre det lettere å identifisere mønstre der bestemte design eller fartøytyper er overrepresentert i ulykkesstatistikken, slik at problemfartøy kan fanges opp på et tidlig stadium.

Dette illustreres gjennom Viking 7-ulykken og den påfølgende hendelsen ved Kråkenes fyr i mai 2025. Da SHK (2016) avdekket at dreneringsåpningene i akterspeilet ikke tilfredsstilte kravene i ISO-standardene som underbygget forskrift 20. desember 2004 nr. 1820 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy mv., og at fartøyets stabilitet heller ikke tilfredsstilte ISO-kravene, manglet tilsynsmyndighetene virkemidlene for å identifisere og varsle alle berørte parter effektivt.

Til tross for produsentens opplysninger om utbedring etter den første ulykken, indikerer hendelsen ved Kråkenes at dette ikke var tilfellet (SHK, 2026). Et register hadde gitt myndighetene mulighet til å verifisere utbedringsstatus på hvert enkelt fartøy og om nødvendig hindre utleie av fartøy uten dokumentert utbedring.

### 3.1.5.1 Utleiefartøy og fritidsfartøy som vekselvis brukes i næring

Mellom 2017 og 2025 har 15 personer omkommet i 11 ulykker ved bruk av utleiefartøy som leies ut uten mannskap. Tatt i betraktning at det i denne perioden også var en lengre periode med pandemi som medførte at det knapt var turister i Norge, er dette et meget høyt tall. Utleiefartøy antas å representere en relativt liten del av den totale flåten, men risikoen er høy for fartøygruppen.

Det kan være flere grunner til dette, blant annet fordi turister og andre som benytter utleiefartøy har mindre kjennskap til fartøyet, farvannet, lokale værforhold og båtliv generelt. I tillegg kan det i noen tilfeller være utleiery som har dårlige rutiner for sikkerhet, og tilbyr fritidsbåter som ikke er egnet til formålet. Som følge av dette har utleiefartøy blitt definert som et spesielt innsatsområde i Sjøfartsdirektoratets nullvisjon og den tilhørende nasjonale handlingsplanen for sjøsikkerhet.

Havarikommisjonen har også i sin nylig avgitte «*Rapport om sjøulykke med utleiebåt nordøst for Kråkenes fyr i Vestland fylke, 4. mai 2025*», kommet med tydelige sikkerhetstilrådingene rettet mot sikkerhet ved bruk av utleiebåter.

Med bakgrunn i et høyt antall alvorlige ulykker over tid, er det behov for å følge opp denne fartøygruppen spesielt. Det må derfor komme frem av registrene som oppfyller registreringsplikten om fartøyet tilbys i utleievirksomhet eller ikke.

## 4 Hvilke tiltak er relevante?

### 4.1 Alternative løsninger

Sjøfartsdirektoratet har, sammen med Miljødirektoratet identifisert tre mulige alternativ for gjennomføring av registreringsplikten. De ulike ordningene skiller seg fra hverandre i både hvordan de reguleres, men også hvor mange aktører som forventes å ta del i hvert alternativ. Alternativene er omtalt under, sammen med nullalternativet som er en videreføring av dagens ordning uten en obligatorisk registreringsplikt.

#### 4.1.1 A<sub>0</sub>: Det innføres ikke en registreringsplikt for fritidsfartøy under 15 meter.

Nullalternativet innebærer at situasjonen forblir som i dag, med obligatorisk registrering av fritidsfartøy som er over 15 meter, og frivillig registrering for fritidsfartøy under 15 meter. Dette oppnår ingen av målsetningene omtalt kapittel 3.1, men vil heller ikke medføre noen ekstra kostnader forbundet med registerdrift.

#### 4.1.2 A<sub>1</sub>: Det innføres registreringsplikt, hvor mulighet for å drive register tildeles *en* eller *flere* aktører via tjenestekonsesjon igjennom en anbudsrunde.

I dette alternativet vil offentlig myndighet få i oppdrag å gjennomføre en konkurranse og tildele et gitt antall tjenestekonsesjoner. Sjøfartsdirektoratet vurderer det slik at det ved dette alternativet er best å samle flest mulig registreringer hos få leverandører, og forutsetter at det tildeles mellom 1 – 3 tjenestekonsesjoner. Dette alternativet

forutsetter at det må gjennomføres nye konkurranser og avtaleinngåelser jevnlig (i utgangspunktet hvert 5. år).

Valgte leverandører vil få et selvstendig ansvar for å drive register i henhold til krav fastsatt i regelverk og kriterier satt i konkurransen. Offentlig myndighet får ansvar for å gjennomføre tilsyn/revisjon av bedriftene ved behov, og det er mulig å miste retten til å drive register dersom det avdekkes vesentlig mislighold eller andre betydelige avtalebrudd.

I dette alternativet så vil registerdataene eies av offentlig myndighet. Denne informasjonen skal til enhver tid være tilgjengelig for Sjøfartsdirektoratet på et strukturert og søkbart format, og må kunne overføres til andre aktører dersom en av de valgte leverandørene taper neste konkurranse.

Mer enn ett register gjør det nødvendig med en felles database hvor registerdataene fra de forskjellige registrene samles. Denne databasen må eies og driftes av utvalgt offentlig myndighet. Register med tildelt tjenstekonsesjon må ha plikt til å sende oppdaterte enhetlige data til denne felles databasen jevnlig.

Konkurranse med tildeling av tjenstekonsesjon vil sørge for at det er få aktører på markedet, noe som vil forenkle samordningen av de forskjellige registrene. Det vil bli lettere å samle en totaloversikt over data og lettere å drive eventuelt tilsyn med leverandørene. Få registre betyr også økt inntjening for de leverandørene som tildeles tjenstekonsesjon, sammenlignet med hvis det er mange leverandører som i A<sub>2</sub> eller A<sub>3</sub>. Konkurransesutsetting kan også virke skjerpene på valgte leverandører, siden de vet at de er i konkurranse med flere om å få drive register.

Noen av de negative konsekvensene ved en slik ordning vil blant annet være at det er nødvendig å gjennomføre jevnlig konkurranser (i utgangspunktet hvert 5 år). Slike konkurranser er tidkrevende både for de leverandørene som må konkurrere for å tilegne seg eller beholde tjenstekonsesjonen sin, men også for det offentlige som skal administrere konkurransen.

Konkurransesutsetting medfører også en usikkerhet knyttet til hvor lenge valgte leverandører faktisk får drive med registrering. Dette kan påvirke leverandørers ønske og mulighet til å investere i forbedringer som vil ta tid å tjene inn igjen. Konsekvensene kan også være store for eventuelle registre som i første omgang vinner konkurransen om å drive register, investerer og bygger opp ett register med mange ansatte, men taper neste konkurranse. Dette kan føre til økonomiske tap og oppsigelser.

For kundene kan det bli noe administrativ byrde ved eventuelle forandring av leverandører i anbudsprosesser. De kan da bli overført til ny leverandør, og må opprette nytt kundeforhold, ny innlogging, nytt brukergrensesnitt på nettsider, ny app (dersom aktuelt), ny fakturaadresse osv. Det kan også bli nødvendig å hente aksept fra alle

kunder for å få overføre personopplysninger fra en leverandør til en annen. Dersom det er mer enn en aktør som har fått tildelt tjenestekonsesjon, vil det også knytte seg utfordringer til hvem som skal overta kundemassen dersom ett av registrene taper neste konkurranse. Skal de overføres til et av de andre eksisterende registrene? Skal de overføres til det nye registeret som vant konkurransen? Skal de fordeles mellom de forskjellige registrene? Skal de velge selv? Dette er spørsmål som må behandles før avtaleinngåelse, men kan bety økt administrasjon for både ansvarlig myndighet og kunden selv.

#### 4.1.3 A<sub>2</sub>: Det innføres registreringsplikt, hvor godkjenning til å drive register gis gjennom en søknad/godkjenningsordning.

I dette alternativet åpnes det for at alle aktører som ønsker, etter gitte kriterier kan søke om å bli godkjent register. Offentlig myndighet får ansvaret for å sette minimumskriterier for drift og innhold i registrene. Videre må offentlig myndighet være den som mottar søknader, godkjenner og følger opp at godkjente registre utøver sin virksomhet på tilfredsstillende måte i henhold til kriteriene satt for godkjenning. Registrering i godkjente registre vil oppfylle registreringsplikten.

Ved en løsning med godkjenning etter gitte kriterier, vil det potensielt bli mange godkjente registre. Det vil derfor også her være nødvendig med en felles database som beskrevet i A<sub>1</sub>, som alle godkjente registre har plikt til å jevnlig dele oppdatert informasjon til. Denne databasen må eies av ansvarlig offentlig myndighet.

En slik ordning gjør det mulig for alle aktører som oppfyller kriteriene å drive godkjent register. Registreringen er ikke jevnlig konkurranseutsatt, noe som betyr bedre forutsigbarhet for aktørene. Dette kan gjøre det lettere for aktørene å gjøre langsiktige investeringer for bedre kvalitet. Det faktum at det ligger en godkjenning til grunn for tillatelse til å drive registrering, vil også kunne medvirke til god kvalitet på registrene for kunden. Dette både ved at det kontrolleres oppfyllelse av vilkår ved førstegangs godkjenning, at det er mulig å kontrollere aktørene underveis, og at det er mulig å miste godkjenningen.

Det negative med en slik ordning er blant annet at det vil følge en betydelig administrativ kostnad for offentlig myndighet som tildeles ansvaret. Den ansvarlige må blant annet håndtere både godkjenninger, oppfølging av aktører samt opprettelse og drift av database.

#### 4.1.4 A<sub>3</sub>: Innføre registreringsplikt. Vilkår for å drive register settes av myndighetene, alle som oppfyller disse kriteriene kan drifte et register.

I dette alternativet åpnes det for at alle aktører som ønsker, etter gitte kriterier kan drive register. Offentlig myndighet får ansvaret for å sette minimumskriterier for drift og innhold i registrene. Den store forskjellen mellom dette alternativet og A<sub>2</sub>, er at det her ikke er noen som godkjenner registrene. Det forutsettes likevel at en offentlig myndighet

har ansvaret for en viss oppfølging av aktørene hvis det avdekkes brudd på kriteriene for drift. Registrering i register som selv mener de følger kriteriene satt av offentlig myndighet oppfylder registreringsplikten.

Ved en slik løsning, uten konkurranseutsetting eller godkjenningsordning, vil det potensielt være enda flere aktuelle som ønsker å drive register enn ved de andre alternativene. Det vil derfor også her være nødvendig med en felles database som beskrevet i A<sub>1</sub>, som alle registre har plikt til å jevnlig dele oppdatert informasjon til. Denne databasen må eies av ansvarlig offentlig myndighet.

En slik ordning gjør det mulig for alle aktører som ønsker det å drive register, dersom de selv mener de oppfylder kriteriene. Registreringen er ikke jevnlig konkurranseutsatt, noe som betyr bedre forutsigbarhet for aktørene. Dette kan gjøre det lettere for aktørene å gjøre langsiktige investeringer for bedre kvalitet. Det vil i utgangspunktet være noe lavere administrativ byrde for ansvarlig myndighet med bakgrunn i at det ikke gjennomføres en godkjenningsordning. Det vil imidlertid fremdeles være behov for oppfølging av aktørene med tanke på innrapportering av data, og når det er mistanke om brudd på kriterier.

At det ikke ligger en godkjenning til grunn for drift, vil kunne føre til at flere useriøse aktører starter opp uten å forstå eller respektere kriteriene som er satt for å drive registrering. Dette kan gi en uoversiktlig situasjon for ansvarlig myndighet som fører til økt administrasjon på grunn av behov for oppfølging i et uoversiktlig marked. Kunder kan også i større grad oppleve dårlig kvalitet og at registre opprettes og legges ned. Blant annet fordi aktører etter å ha drevet en stund finner ut at det er krevende å oppfylle gitte kriterier. Uten en godkjenningsordning kan det heller ikke fra starten sjekkes om bedriften har et system for overføring av enhetlige data. Det kan dermed også bli en enda større byrde knyttet til drift av databasen og innhenting av informasjon til denne.

## 4.2 Godkjenningsordning og kriterier for registerdrift

### 4.2.1 Kriterier for registerdrift

Alle alternativene forutsetter en viss form for regulering. Som et *minimum* må de ulike registrene oppfylle fastsatte kriterier, som eksempelvis krav til hvilke data som samles inn, hvordan disse skal oppbevares, hvordan disse skal behandles ved en eventuell avvikling/konkurs, hvem som skal få tilgang til dataene og hvordan dataene skal overføres til relevante myndighetsaktører som politiet, Sjøfartsdirektoratet, Miljødirektoratet og redningstjenesten. Dette er en forutsetning for å kunne hente ut gevinster ved registreringsplikten, som for eksempel avverging av miljøkriminalitet, falske redningsaksjoner, og heleri av fritidsfartøy. Dette er nærmere omtalt i utredning av obligatorisk småbåtregister (Sjøfartsdirektoratet, 2023).

#### 4.2.2 Utvelgelsesprosess styrt av myndighetsaktør

To av alternativene innebærer at myndighetsaktør styrer og legger føringer for valg eller godkjenning av registreringsaktører.

I alternativ A<sub>1</sub> gjøres utvelgelse i form av tildeling av tjenestekonsesjon gjennom konkurranse. Her vil den eller de aktørene som leverer det/de beste tilbudet/tilbudene bli valgt til å drive registreringsordningen på vegne av det offentlige. For alternativ A<sub>1</sub> følger kravene til tjenesten av avtalen mellom partene i tillegg til det som er regulert i lov og forskrift. Valgt(e) leverandør(er) vil i løpet av avtaleperioden følges opp av myndighetsaktør i form av for eksempel jevnlig møter hvor partenes plikter og rettigheter er tema.

Når det gjelder alternativ A<sub>2</sub> vil det opprettes en søknadsordning. Alle aktører som søker og oppfyller vilkårene godkjennes og kan starte et register. Søknadsordningen og vilkårene for den hjemles i lov og forskrift. Aktører som godkjennes etter søknadsordningen følges ved behov opp gjennom dialogmøter og/eller revisjoner utført av myndighetsaktør.

A<sub>3</sub> skiller seg fra alternativene over. I A<sub>3</sub> gjennomfører ikke myndighetsaktør noen utvelgelse, da dette alternativet ikke innebærer verken tildeling av tjenestekonsesjon eller en søknadsordning. Det vil likevel være behov for oppfølging av aktørene for å kontrollere at kriterier for å drive register etterleves.

#### 4.2.3 Oppsummering av alternativene

Tabell 2 under viser en oppsummering av de ulike alternativene. Den er oppdelt i kolonner som viser hvem som drifter registeret, hvem som godkjenner hver enkelt registreringsaktør og hvem som fastsetter kriteriene for registerføring.

Tabell 2 - Oppsummering av alternativene

Alternativ	Hovedordning	Hvem drifter registeret?	Godkjenningsorgan	Fastsetter kriterier
A <sub>0</sub>	Frivillig registrering	Private aktører*	-	-
A <sub>1</sub>	Et eller flere register utnevnt ved tjenestekonsesjon	Private aktører*	Etat	Myndighet
A <sub>2</sub>	Alle register som søker og oppfyller kriterier	Private aktører*	Etat	Myndighet
A <sub>3</sub>	Alle register som oppfyller kriterier	Private aktører*	Ingen	Myndighet

*\*I alle alternativ forutsettes det i tillegg at NOR består som realregister, og at registrering i NOR også oppfyller registreringsplikten.*

## 5 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?

### 5.1 Registrert i allerede eksisterende register

Det finnes i dag både kommersielle, og statlige fartøyregister hvor man har mulighet til å registrere fritidsfartøy. I hovedsak gjelder dette Sjøfartsdirektoratets NOR-register som er et offentlig realregister (rettsvernregister) og Redningsselskapets småbåtregister som er et frivillig register, primært for fritidsbåter, under 15 meter. I tillegg er det også andre aktører som registrerer fartøysdata, for eksempel forsikringselskap ved registrering av fritidsbåt.

På bakgrunn av dette er det naturlig å vurdere hvorvidt registrering i et allerede eksisterende register vil oppfylle en individuell registreringsplikt dersom denne blir innført og gjort obligatorisk.

Hvordan denne problemstillingen løses avhenger av hvilket alternativ som blir valgt, jf. tabell 2 - oppsummering av alternativene. I alle alternativ forutsettes det at NOR består som realregister, og at registrering i NOR også oppfyller registreringsplikten som innføres.

A<sub>0</sub> er en videreføring av dagens praksis. I dette alternativet pålegges ingen registreringsplikt.

I A<sub>1</sub> legger vi til grunn at det gjennomføres en konkurranse, og at den eller de aktørene som tildeles tjenestekonsesjonen får en eksklusiv tilgang til markedet. Dette tilsier at registrering hos andre private registre enn de som er tildelt tjenestekonsesjonen ikke oppfyller registreringsplikten.

I A<sub>2</sub> og A<sub>3</sub> åpnes markedet ytterligere, og begge disse alternativene legger opp til at det kan opprettes mange private register så lenge de er godkjent og oppfyller kriteriene (A<sub>2</sub>) eller oppfyller kriteriene (A<sub>3</sub>). Dette vil være relativt åpne marked, og vi kan derfor legge til grunn at aktører som ønsker å drifte kan tilpasse seg kravene stilt av myndighetene. Registreringsplikten ved disse alternativene ansees for å være oppfylt dersom fritidsfartøyet enten er oppført i et register som er godkjent og oppfyller kriteriene (A<sub>2</sub>) eller i register som selv mener de oppfyller kriteriene, men uten godkjenningssordning (A<sub>3</sub>).

### 5.2 Fastsettelse av kriterier og Sjøfartsdirektoratets rolle

Alle alternativene legger til grunn at kriterier for registerutøvelse settes og revideres av en myndighetsaktør. Samtidig legger to av alternativene også opp til en konkurranse etter anskaffelsesregelverket eller en godkjenningssordning, som vil måtte driftes av en myndighetsaktør. På bakgrunn av ansvarsområdet og tilsynsmyndighet vil Sjøfartsdirektoratet være et naturlig valg for å ivareta dette ansvaret.

Som tidligere beskrevet er NOR et rettighetsregister og registrering av et fartøy i NOR gir

rettsvern, dette gjelder også for registrerte fritidsfartøy under 15 meter. Formålet med registrering av fritidsfartøy i NOR går dermed lenger enn å kun sikre tilgjengelig informasjon om båt og eier for å styrke muligheten til å identifisere og å følge opp eiere av fritidsfartøy. NOR vil dermed bestå som register uavhengig av hvilket alternativ som velges.

### 5.3 Hvem skal eie dataene

$A_1$ ,  $A_2$  og  $A_3$  legger alle opp til register driftet av en eller flere private aktører. Dersom man går videre med ett av disse alternativene vil det være nødvendig å ha en helhetlig oversikt over informasjonen fra de ulike registrene for å nå målsetningene som er beskrevet i kapittel 3.1.

Vår vurdering er at en offentlig myndighetsaktør må være ansvarlig for å samle disse opplysningene i en felles database hvor dataene eies av den offentlige aktøren. Databasen vil sørge for god og tilgjengelig informasjon på tvers av registrene, og gjøre det mulig å etablere ordninger for effektive søk i registerdataene for myndigheter som har behov for det. Også registrene selv kan ha behov for å gjøre enkle søk i en slik totaloversikt, blant annet for å avdekke om en båt som ønskes registrert allerede er aktivt registrert i et annet godkjent register.

Hvordan dette faktisk skal gjøres må det sees nærmere på i del 2 av utredningen.

### 5.4 Oversending av kundedata og stabilitet i registreringsordningen

Sjøfartsdirektoratet anser det som formålstjenlig med en langsiktig og stabil registreringsordning av høy kvalitet. For å oppfylle dette må det være lett å slå opp hvem som eier et fartøy, samtidig som denne informasjonen må være korrekt, og kunne bevares gjennom hele fartøyets levetid.

Et stort og uoversiktlig marked, med mange aktører, og høy grad av utskifting vil kunne svekke denne stabiliteten. Samtidig vil en hyppig utskifting av leverandør kunne ha store administrative kostnader. I tidligere utredning (Sjøfartsdirektoratet, 2023) er det nærmere omtalt utfordringer ved flere registre og doble identiteter.

I  $A_1$  legges det opp til en konkurranse etter anskaffelsesregelverket, hvor den aktøren som scorer høyest i konkurransen vinner oppdraget og inngår en avtale om tjenestekonsesjon. Et av formålene med å konkurransesette tjenesten er å stimulere til lav pris til forbrukerne. En ny utlysning med tilhørende konkurranse etter anskaffelsesregelverket vil som utgangspunkt gjennomføres hvert femte år. For å skjerme forbrukerne mot å sende inn opplysninger på nytt ved en overgang mellom to leverandører må man ved kontraktinngåelse avtale overføring av data mellom leverandørene. I en tenkt situasjon hvor leverandør A vinner anbudskonkurransen i År X, og en leverandør B vinner anbudskonkurransen i år X+5, vil dette innebære at registerdata vil måtte overføres fra leverandør A til leverandør B.

I  $A_2$  og  $A_3$  vil det ikke være tale om like store overføringer av kundedata som i  $A_1$ , da disse alternativene ikke innebærer konkurranse etter anskaffelsesregelverket og utskiftning av leverandører på samme måte som etter alternativ  $A_1$ . Likevel vil det etter disse alternativene også kunne oppstå endringer blant aktørene som tilbyr register, for eksempel i forbindelse med avvikling av virksomhet, oppløsning av virksomhet eller ved konkurs. I slike tilfeller vil det være mest hensiktsmessig at den registreringspliktige får en tidsfrist til å registrere seg på ny hos en aktør som tilbyr register. En slik løsning må også vurderes for alternativ  $A_1$  hvor det inngås tjenestekonsesjonskontrakt med flere enn én leverandør, jf. prinsippet om likebehandling i anskaffelsesloven § 4.

#### 5.4.1 Nærliggende eksempel: Fastlegeordningen

Et nærliggende eksempel er fastlegeordningen. Fastlegeordningen er et kommunalt ansvar (Helsedirektoratet, 2025a). Kommunen kan enten ansette fastleger direkte eller inngå avtale med selvstendig næringsdrivende leger om drift av fastlegepraksis. Selv om fastlegene er selvstendig næringsdrivende, har kommunen et overordnet ansvar for at innbyggerne får tilgang til fastlegetjenester gjennom sitt såkalte «sørge-for»-ansvar.

Næringsdrivende fastleger skaffer seg en fastlegeliste enten ved å overta en eksisterende praksis fra en fratredende lege, eller ved at kommunen oppretter en ny fastlegeliste og tildeler legen en avtalehjemmel. Det er praksisen som helhet — utstyr, inventar, lokaler og opparbeidet driftsverdi — som overdras, ikke fastlegelisten i seg selv. Listeinnbyggerne er frie til å velge en annen fastlege, og kan ikke behandles som en handelsvare (Helse- og omsorgsdepartementet, 2025). Overdragelsesbetingelsene, herunder pris, avtales privatrettslig mellom fratredende og overtakende lege. Kommunen er ikke part i denne avtalen (KS & Den norske legeförening, 2024). Dersom legene ikke kommer til enighet om pris, kan saken bringes inn for en tvisteløsningsnemnd (KS & Den norske legeförening, 2024).

Når en fastlege avslutter sin praksis, skal pasientene overføres til en ny fastlege i samsvar med fastlegeforskriften (Helse- og omsorgsdepartementet, 2025). Dersom ingen overtar, har kommunen ansvar for å sikre videre fastlegeoppfølging for listeinnbyggerne. I slike tilfeller gjennomføres en omfordeling til andre fastleger med ledig kapasitet, administrativt håndtert gjennom Helfo sitt fastlegesystem (Helsedirektoratet, 2025b).

Den praktiske gjennomføringen forutsetter at kommunen varsler Helfo om at en lege avslutter sin avtale, hvoretter Helfo foretar den tekniske forflytningen av listeinnbyggerne til én eller flere andre fastlegelister (Helfo, 2025a). I tilfeller hvor fastlegen etter avtale med kommunen ønsker å redusere listetaket; trekkes overtallige listeinnbyggere ut ved randomisert uttrekk og overføres til andre lister etter bestilling fra kommunen.

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

Dette kapitelet beskriver de positive og negative virkningene av de ulike tiltakene sett opp mot hverandre.

Innføring av en registreringsplikt vil i utgangspunktet bidra positivt til utfordringene knyttet til forsøpling og forurensning, redningsaksjoner, kriminalitetsbekjempelse, ulykkesforebygging og transaksjonskostnader uavhengig av hvordan ordningen innrettes. I utredning av obligatorisk småbåtregister fra 2023 ble disse virkningene vurdert og var avhengige av omfanget som ble regulert. I denne utredningen vil omfanget av fritidsfartøyflåten være lik for alle alternativer. Vi legger dermed til grunn at  $A_1 - A_3$  alle kan svare opp utfordringene detaljert i kapittel 3.1. Dette kapitelet vil oppsummere virkningene som ble identifisert i utredningen fra 2023, samt vise nye virkninger som vil oppstå for de ulike ordningene.

### 6.1 Forutsetninger

Vi legger til grunn at antall aktører i markedet vil øke jo mindre regulert markedet er. Dette betyr at alternativ  $A_3$  vil ha langt flere aktører enn alternativ  $A_1$ . Akkurat hvor mange aktører som vil være interessert i å drifte et register er det ikke mulig å gi et eksakt svar på innenfor rammene satt i denne utredningen, vi har derfor lagt noen forutsetninger til grunn.

Vi forutsetter at det sannsynligvis vil være en overvekt av allerede etablerte aktører som vil opprette et register. Det vil derfor ikke være reelt å se på utviklingskostnader og driftskostnader knyttet til opprettelse av et helt nytt register alene. Som følge av dette legger vi til grunn at markedet består av en blanding av nye aktører, og aktører med eksisterende systemer som lettere kan tilpasses registervirksomhet.

#### 6.1.1 Mulige aktører

Det finnes allerede flere større organisasjoner som antas å ha både ønske, og kapabilitet til å gå inn i markedet.

**Maritime virksomheter med etablerte registre**, som Redningsselskapet, samt andre interesseorganisasjoner og aktører med god markedskunnskap som i dag drifter registre eller kundesystemer. Disse vil trolig ha lave etableringskostnader ved en eventuell registreringsplikt, og noen av dem kan være aktuelle tilbydere.

**Forsikringselskap** som tilbyr båtforsikring i Norge, utgjør mellom 20 og 30 aktører.

Disse aktørene har store kundedatabaser, etablerte systemer for registrering av fartøyopplysninger og eksisterende kundeforhold. Dette tilsier at flere av dem vil kunne gå inn i et marked for registreringstjenester uten behov for vesentlige tilpasninger.

**Private selskap som allerede viderefører registerdata**, selv om dette ikke er deres kjernevirksomhet.

Vi anslår at det finnes noen aktører med mulighet og interesse av å gå inn i markedet.

**Båtforhandlere** kan ha kommersiell interesse i et obligatorisk båtregister, ved å tilby tjenester som førstegangsregistrering, eierskifte, identitetskontroll og dokumenthåndtering. Det antas at flere slike aktører kan gå inn i markedet.

**Nye og utenlandske aktører** kan etablere seg på grunn av lave etableringskostnader, dersom det vurderes som økonomisk attraktivt. Det er imidlertid ikke grunnlag for å anslå hvor mange aktører dette vil gjelde.

### 6.1.2 Størrelse på tilbydermarkedet

Det er vanskelig å estimere størrelsen på markedet uten å gjennomføre en særskilt markedsundersøkelse. Vår vurdering er at en slik markedsundersøkelse ikke vil være hensiktsmessig innenfor omfanget av denne utredningen. Vår vurdering av markedsstørrelsen er dermed at jo mindre regulert markedet er desto flere aktører vil ha ønske og vilje om å gå inn i markedet.

For praktiske formål har vi valgt å modellere markedsstørrelsen på tvers av de ulike alternativene på følgende måte:

Tabell 3 – Forutsatt markedsstørrelse

Alt	Beskrivelse	Antatt marked	Begrunnelse
A <sub>0</sub>	Det innføres ikke registreringsplikt	-	-
A <sub>1</sub>	Konkurransen/tjenestekonsesjon	1-3*	Myndighetsaktør inngår avtale med privat aktør for å drifte registervirksomhet. Privat aktør får eksklusivitet. Myndighetsaktør velger hvor mange man vil inngå avtale med. Ettersom konkurransen er ivaretatt i anbudet er det som regel rasjonelt å inngå få avtaler, da dette kan gi stordriftsfordeler for bedriften og lavere oppfølgingskostnad for myndighetsaktøren.
A <sub>2</sub>	Søknadsbasert ordning	5-15	Myndighetsaktør utarbeider kriterier for registerdrift. Alle private aktører som ønsker det, kan søke om å bli godkjent som register. Søknaden saksbehandles av myndighetsaktør, og godkjente register oppnevnes løpende. Det settes ikke en begrensning i markedet. Etterlevelse av godkjenningsordningen reguleres gjennom dialogmøter og tilsyn.

A <sub>3</sub>	Kriteriebasert ordning	20-30	Myndighetsaktør opplyser om kriterier for registerdrift. Det blir opp til hver enkelt å vurdere hvorvidt de er i henhold til kriteriene. Etterlevelse av kriteriene reguleres i ettertid gjennom dialogmøter og tilsyn.
----------------	------------------------	-------	---

*\*Beregninger som avhenger av antall tjenstekonsesjoner bruker gjennomsnitt antall tjenstekonsesjoner (2 stk.)*

### 6.1.3 Antall fritidsfartøy

Antall registrerte fritidsfartøy antas å være likt på tvers av ordningene. Beregningene som avhenger av antall fartøy bruker tall fra Båtlivsundersøkelsen fra 2023, altså 1 067 000 fartøy.

## 6.2 Forutsetninger for beregninger

Tabellen under oppgir forutsetningene som legges til grunn i beregning av virkninger. Dette vil gjelde for alle beregninger dersom ikke annet er oppgitt.

*Tabell 4 - Forutsetninger for beregninger*

Forutsetning		Kilde/Kommentar
Kalkulasjonsrente	4 %	Veileder for samfunnsøkonomisk analyse
Arbeidsgiveravgift	14,10 %	Skatteetaten
Pensjon	8,80 %	Beregning fra SPK
Arbeidstimer per år	1950	Regjeringen.no
Årslønn seniorrådgiver SDIR	782 263kr	SDIR
Lønnskost seniorrådgiver SDIR	982 265kr	SDIR
Timekostnad seniorrådgiver SDIR	504kr	SDIR
Lønnsvekst	4,15 %	SSB
Faktor justerte kostnader	1,159	Lønnsendring for beregninger fra forrige utredning
Timepris konsulentbistand	1 500kr	SDIR
Usikkerhetspåslag utvikling	25%	SDIR
Endring i konsumprisindeks	4,26%	Gjennomsnitt siste fem år (SSB)
Skattefinansieringskostnad	20%	Veileder for samfunnsøkonomisk analyse

### 6.3 Negative virkninger

Alle ordninger vil innebære en investering og driftskostnad for selskapene som skal drifte småbåtregister. Samtidig vil opprettelsen av en registreringsplikt ha en kostnad for båteiere, som må betale årsavgift. Ordningene vil også ha en administrasjonskostnad for myndighetsaktører som skal sørge for kvalitet og etterlevelse av ordningen. Omfanget av disse ordningene vil variere mellom de ulike alternativene som omtalt under.

En del av nyttevirkningene er beregnet i utredning av obligatorisk småbåtregister del 1 (Sjøfartsdirektoratet, 2023). Det vil presiseres i kapitlene dersom beregningene

kommer fra tidligere utredning. Alle beregninger gjort i forrige utredning er justert iht. faktor for lønnsendring.

### 6.3.1 Kostnader beregnet utredning av obligatorisk småbåtregister del 1

I Sjøfartsdirektoratets utredning av opprettelse av obligatorisk småbåtregister del 1 (Sjøfartsdirektoratet, 2023) ble det identifisert en rekke kostnader knyttet til opprettelse av register. Forskjellen i kostnad mellom alternativene var den gang knyttet til omfanget (antall fritidsfartøy berørt av ordningen). I denne utredningen vil omfanget være lik for alle alternativer, men kostnadene vil fortsatt oppstå. Dette kapitlet beskriver kostnadene som ble beregnet i alternativ A<sub>4</sub> i forrige utredning (indeksjustert). For nærmere beskrivelse av kostnadene henvises det til utredning av obligatorisk småbåtregister del 1, kapitel 4.6 (Sjøfartsdirektoratet, 2023)

#### 6.3.1.1.1 Saksbehandlingskostnader

Saksbehandlingstid er beregnet ut ifra tidsbruk en saksbehandler bruker i gjennomsnitt på en registrering. Beregningen er gjort ut ifra tidsbruk på registrering i NOR registeret og Redningsselskapets småbåtregister. Kostnadene tar også høyde for kontinuerlig saksbehandling over tid, vedlikehold av register, oppfølging og veiledning av kunder.

Tabell 5 viser saksbehandlingskostnader for første år og nettonåverdi for en tiårsperiode.

Tabell 5 - Saksbehandlingskostnader

Saksbehandlingskostnader	A1-A3
Første år	71 525 000
Netto nåverdi (10 år)	651 425 000

#### 6.3.1.1.2 Kundens kostnad

Kundens kostnad er beregnet ut ifra erfaringer fra NOR registeret og testing av Redningsselskapets småbåtregister. Kostnaden er knyttet til fritid brukt til registrering, og representerer den tiden kunden må bruke på å følge opp registrering av sitt fartøy.

Tabell 6 – Kundens kostnad

Kundens kostnad	A1-A3
Første år	21 687 000
Netto nåverdi (10 år)	53 677 000

#### 6.3.1.2 Regelverkskostnad

Regelverkskostnaden inkluderer utarbeidelse av lovforslag, behandling av høringsinnspill og etterarbeid hos Sjøfartsdirektoratet. Det er ikke beregnet kostnader for tiden departementet og stortinget bruker på gjennomgang og vedtak.

Tabell 7 - Regelverksarbeid

Regelverksarbeid	A1-A3
Første år	202 000
Netto nåverdi (10 år)	202 000

### 6.3.2 Kostnad ved å opprette og drifte/vedlikeholde et register

Sjøfartsdirektoratet har estimert kostnad for å opprette et register. Beregningen baserer seg på intern erfaring og det tas høyde for momenter som publikumsløsning for registrering, saksbehandlingsportal, integrasjon mot eksterne (eksempelvis myndigheter), sikkerhet og personvern, infrastruktur og prosjektgjennomføring. Det er lagt til grunn en timepris (ev. alternativkostnad) for konsulentbistand på 1500kr.

Tabell 8 – Kostnader knyttet til utvikling

Kategori	Estimat (NOK)	Hva inngår
Brukerløsning (publikum)	2,0 – 2,5 mill.	Registrering, eierskifte, søk, bevis/QR-kode, utskrift. Responsivt design, universell utforming (WCAG 2.1).
Saksbehandling og intern forvaltning	0,8 – 1,2 mill.	Saksbehandlerportal, godkjenningsflyt, rapportering og statistikk.
Integrasjoner	0,7 – 1,0 mill.	ID-porten, Folkeregisteret, Enhetsregisteret, eventuell betalingsløsning, API for eksterne myndigheter.
Sikkerhet og personvern	0,4 – 0,6 mill.	Autentisering, tilgangsstyring, oppslagslogging, DPIA, penetrasjonstesting.
Infrastruktur og migrasjon	0,4 – 0,5 mill.	Database, deployment, monitorering, migrasjon av eksisterende data.
Prosjektgjennomføring	0,8 – 1,0 mill.	Prosjektledelse, avklaringer, testing/QA, dokumentasjon, opplæring.

Total utviklingskostnad for et nytt register er beregnet til om lag 8 287 500 iht. forutsetninger oppgitt i tabell 4, og utviklingskostnader gitt i tabell 8. Dette estimatet baserer seg på at en aktør oppretter et helt nytt register. Det er også estimert en drift- og vedlikeholdskostnad på 700 000kr årlig.

Det kan tenkes at de som vil tilby registre vil ha eksisterende systemer som kan tilpasses. Det kan også tenkes løsninger hvor en ved hjelp av AI utvikler en minimumsløsning for en lavere kostnad. Disse kostnadene er estimert ved å nedskalere antall timer estimert for en fullstendig løsning. Det er tatt utgangspunkt i tilpasning av NOR registeret. Kostnaden knyttet til et tilpasset system estimeres til om lag 4 341 000kr. Kostnaden knyttet til en minimumsløsning er estimert til 2 430 00kr. Vi forutsetter at drifts- og vedlikeholdskostnaden for disse to løsningene nedjusteres proporsjonalt med utviklingskostnaden.

Det er ukjent hvilke forutsetninger aktørene som skal opprette register har, vi forutsetter derfor at antall aktører fordeler seg jevnt mellom de tre utviklingsløsningene. Kostnaden for utvikling, drift- og vedlikehold beregnes derfor til et gjennomsnitt av løsningene.

Tabell 9 viser kostnad knyttet til utvikling og opprettelse av et register, samt drift av register for de ulike alternativene.

Tabell 9 - Kostnader opprettelse og drift/vedlikehold av register

	A1	A2	A3
<b>Første år</b>			
Opprettelse av registre	9 939 000	74 541 000	149 082 000
Drift- og vedlikehold	855 000	6 413 000	12 825 000
<b>Totalt</b>	<b>10 794 000</b>	<b>80 954 000</b>	<b>161 907 000</b>
<b>Netto nåverdi (10 år)</b>			
Drift- og vedlikehold	8 647 000	64 848 000	129 695 000
Opprettelse av registre	9 939 000	74 541 000	149 082 000
<b>Totalt</b>	<b>18 586 000</b>	<b>139 389 000</b>	<b>278 777 000</b>

### 6.3.3 Kostnad knyttet til regulering

Dette kapitlet beskriver kostnader knyttet til regulering av de ulike alternativene. Kostnadene presenteres samlet i dette kapitlet, men vi forutsetter at kostnadene for de ulike alternativene vil oppstå i henhold til tabell 10. Tabellen oppgir tidsbruk som er lagt til grunn for de ulike oppgavene

Tabell 10 - Kostnader knyttet til regulering for de ulike alternativene

	A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	A <sub>3</sub>
<b>Utarbeide kriterier</b>	300 timer	300 timer	300 timer
<b>Utarbeid tjenestekonsesjon, utlysning og vurdering</b>	400 timer	-	-
<b>Utarbeide godkjeningsordning og godkjeningsprosess</b>	-	150 timer	-
<b>Tilrettelegging for ordning*</b>			30 timer
<b>Tilsyn/kontroll**</b>	3 dager hvert andre år	3 dager hvert andre år	3 dager hvert andre år

\*Forutsetter noe administrativt arbeid knyttet til blant annet informasjonsdeling om ordningen.

Dette ligger inne i de andre alternativene under utarbeidelse.

\*\*Tidsbruk er oppgitt per aktør.

I alle alternativene skal det settes kriterier for hva som må være på plass for en aktør for at de skal kunne ha et register. Disse kriteriene vil være like på tvers av alternativene. Det forutsettes at arbeidet med å sette kriterier tar to uker, hvor fire personer arbeider med dette (totalt 300 timer). Det antas også at det vil oppstå en løpende kostnad ved

revidering av kriterier, hvert femte år. Vi forutsetter at dette tar ¼ av tiden det tar for å fastsette kriterier.

A<sub>1</sub> innebærer en konkurranse for en eller flere tjenestekonsesjoner. Det må utarbeides en utlysning basert på kriterier satt for å ha et register. Det er lagt til grunn 400 timers arbeid i forbindelse med utlysning og behandling av anbud knyttet til tildeling av tjenestekonsesjonen. Vi forutsetter en 30% reduksjon i kostnad knyttet til utarbeidelse av utlysningen i andre runde, etter fem år.

For alternativ A<sub>2</sub> vil det oppstå kostnader knyttet til behandling og godkjenning av søknader for å få ha et register. Det forutsettes at det vil være mindre administrativt arbeid knyttet til godkjenningsordningen enn for et anbudsregime. Det legges derfor til grunn 10 timer arbeid totalt per aktør (totalt 150 timer).

For siste alternativ vil det ikke være arbeid knyttet til godkjenning, kun administrativt forarbeid. Vi forutsetter 30 timers arbeid totalt for alternativ A<sub>3</sub>.

Det vil også forekomme kostnader knyttet til tilsyn og kontrollvirksomhet i alle alternativene. Basert på tilsynserfaringer med tilsvarende virksomheter legger vi til grunn at det utføres revisjoner hvert andre år for tjenestekonsesjoner, i likhet med andre oppgaver som gjennomføres på anbud. For en godkjenningsordning legger vi også til grunn revisjoner hvert andre år. Det siste alternativet krever ingen godkjenning, men det vil derfor være nødvendig med hyppigere tilsyn. Vi legger derfor til grunn at det gjennomføres et tilsyn i løpet av første driftsår, og deretter hvert andre år.

Tabell 11 viser totale kostnader knyttet til regulering, basert på antagelser gitt i dette kapitlet og forutsetninger gitt i tabell 4. Tabellen viser kostnader første år, samt netto nåverdi for en tiårsperiode.

Tabell 11 - Kostnad knyttet til regulering

	A1	A2	A3
<b>Første år</b>			
Administrativt arbeid knyttet til ordningene	201 500	75 600	15 200
Tilsyn/kontroll	*	*	340 100
Fastsette kriterier for register	151 200	151 200	151 200
<b>Totalt</b>	<b>352 700</b>	<b>226 800</b>	<b>506 500</b>
<b>Netto nåverdi (10 år)</b>			
Administrativt arbeid knyttet til ordningene	344 000	76 000	16 000
Tilsyn/kontroll	115 000	857 000	1 710 000
Fastsette kriterier for register	227 500	227 500	227 500
<b>Totalt</b>	<b>686 500</b>	<b>1 160 500</b>	<b>1 953 500</b>

\*Kostnad oppstår ikke første år

#### 6.3.4 Kostnad for myndighetene ved å følge opp registreringsplikt

Ved innføring av registreringsplikt på alle fartøy vil politiet være en naturlig etat for oppfølging og kontroll av regelverket. Som ved andre nye pålegg må det beregnes en innledende periode med økt behov for veiledning før regelverket får tilstrekkelig etterlevelse. Bred oppslutning om innføring av registreringsplikt vil kunne bidra til en mer effektiv implementering.

For fartøy uten kjent eier vil ansvarsforholdet i hovedsak videreføres som i dag, der grunneier eller kommune har ansvaret for å håndtere og fjerne fartøy som kan utgjøre en miljø- eller sikkerhetsrisiko. Over tid vil et helhetlig register legge til rette for bedre sporbarhet, slik at rettmessig eier i større grad kan identifiseres. Dagens frivillige register hos Redningsselskapet er ikke et realregister, og registrert bruker eller eier er derfor ikke nødvendigvis sammenfallende med reelt eierskap. Dette skiller seg fra registrene, tilsvarende kjøretøyregisteret, som er realregistre hvor registrert eier også er rettmessig eier av fartøyet.

Kontrollvirksomhet er en oppgave som naturlig inngår i politiets arbeid. For å øke kontrollvirksomheten krever det mer ressurser, mens det i redningstilfeller vil være ressursbesparende siden det er enklere å finne eier. I tillegg til politiet vil det være naturlig at andre kontrolltater på sjøen som Kystvakten og Tollvesenet får samme anledning til å sanksjonere. For brudd på forskriften bør det være forenklet forelegg som gir en umiddelbar reaksjon. Ved gjentatte brudd vil det være aktuelt med anmeldelse. Kostnaden knyttet til kontrollvirksomhet er ikke beregnet og er lagt inn i pluss-minusanalysen som en negativ virkning.

#### 6.3.5 Kostnader knyttet til lagring av data i felles database med tilknyttet API,

Sjøfartsdirektoratet har estimert kostnaden knyttet til å opprette en database som skal samle data fra flere registre. Estimater tar blant annet hensyn til integrering mot flere registre, selve databasen og modell, API og tilgangsstyring, infrastruktur og sikkerhet og prosjektgjennomføring. Det er lagt til grunn en timepris for konsulentbistand på 1500kr. Det forutsettes også en årlig drift- og vedlikeholdskostnad på 300 000kr.

Tabell 12 viser totale kostnader for opprettelse av database, som er en engangskostnad. Tabellen viser også drift- og vedlikeholdskostnader første år og netto nåverdi for en tiårsperiode iht. forutsetninger gitt i tabell 4.

Tabell 12 - Kostnader knyttet til utvikling og drift av database

	A1-A3
<b>Første år</b>	
Opprette database	2 700 000
Drift- og vedlikeholdskostnader	300 000
<b>Totalt</b>	<b>3 000 000</b>
<b>Netto nåverdi (10 år)</b>	
Opprette database	2 700 000
Drift- og vedlikeholdskostnader	3 034 000
<b>Totalt</b>	<b>5 734 000</b>

### 6.3.6 Overheadkostnader

Ved innføring av en registreringsplikt vil det påløpe kostnader som ikke er direkte knyttet til registrering. For eksempel, husleie, strømgifter og andre administrative kostnader. Det er vanskelig å beregne denne kostnaden, da den vil avhenge av antall registre som opprettes, tilgjengelige ressurser hos registreringsaktørene etc.

### 6.3.7 Kundeopplevelse

Hvordan ordningen innrettes vil også ha en påvirkning på hvordan kundeopplevelsen blir. Ved alternativ A<sub>1</sub> risikerer kunder å måtte bytte register etter fem år, dersom deres register ikke får fortsette som leverandør av tjenesten. Dette vil det i mindre grad være en risiko i alternativ A<sub>2</sub> og A<sub>3</sub>, med mindre leverandørene avslutter registreringsordningen sin. Her står kundene mer fritt til å velge register selv.

## 6.4 Positive virkninger

Dette kapitlet beskriver de positive virkningene for alle tiltak. I utredning av obligatorisk småbåtregister del 1 (Sjøfartsdirektoratet, 2023) ble det identifisert en rekke positive virkninger ved å innføre et register. Disse virkningene vil fortsatt være gjeldene, men vil oppstå uavhengig av hvilket registreringsalternativ som innføres.

### 6.4.1 Positive virkninger fra utredning av obligatorisk småbåtregister del 1

Dette kapitlet vil gi en oppsummering av de positive virkningene som ble funnet i forrige utredning. Gevinstene som er tallfestet er justert etter faktor for lønnsendring. For mer detaljert informasjon, se Utredning av obligatorisk småbåtregister del 1, kap. 4.5.

#### 6.4.1.1 Redningsaksjoner

Gevinsten som ble beregnet i forrige utredning baserte seg på antatt reduksjon på 50 % i avklaringstid i forbindelse med aksjoner av drivende fartøy. I utredningen fra 2023 var det 361 drivende fartøy ifølge Hovedredningssentralen. Flere av disse oppdragene kan være svært ressurskrevende, med kombinerte operasjoner som gjerne innbefatter både dykkere, helikopter, redningsskøyter, og mannskap på land. Ved en registreringsplikt vil

en i større grad kunne avdekke om en trenger å sette i gang en redningsaksjon eller ikke, spesielt ved å enklere kunne spore opp eiere av fartøy som har slitt seg. Dette sparer betydelig ressurser hva gjelder mannskap og utstyr, samtidig som det bidrar til å hindre samtidskonflikter.

#### 6.4.2 Sjøsikkerhet

Gevinsten som ble beregnet under dette punktet baserte seg på at en registreringsplikt indirekte vil ha en effekt på sjøsikkerheten gjennom blant annet en mer målrettet tilsynsvirksomhet, kampanjer, og forebyggende arbeid.

#### 6.4.3 Kriminalitetsbekjempelse

Gevinsten som ble beregnet baserte seg på at registrering av fartøy ville redusere omfanget av tyverier og mulighet for oppklaring. Det ble gjort en antagelse om at en vil ha en økende effekt etter som tiden går. Det ble lagt til grunn en økning i oppklaringseffekt og forventet nedgang i antall tyverier på 10% første år, med en lineær økning opp til 50% i løpet av 10 år, sammenlignet med dagens prosent.

#### 6.4.4 Rettsvern

I NOR vil den som er registrert eier av et fartøy eller rettighetshaver til en heftelse få beskyttet sine krav ovenfor kreditorer og tredjemann ved å gi disse rettighetene rettsvern. En kan opprette, endre, selge, behefte og slette en rett til et registrert fartøy. Å inkludere flere fartøy i NOR vil medføre at flere får sikret sitt rettsvern. Som nevnt i omtalen av transaksjonskostnader, i kapittel 3.1.4, har registrering i andre registre enn NOR ikke rettsvernsvirkning som sådan, men kan likevel inngå som et moment i en bredere bevisvurdering.

#### 6.4.5 Forsikring

En registreringsplikt er ventet å øke omfanget av forsikrede fartøy, noe som igjen vil føre til færre tvister, og færre ulykker som må dekkes av den skadelidte selv. Forsikringsselskapene kan også være en viktig aktør ved å påse at registreringsplikten blir overholdt. De vil med stor sannsynlighet kreve bevis for at fritidsfartøyet er registrert før forsikring kan utstedes.

#### 6.4.6 Miljø og forsøpling

Beregningen gjort i forrige utredning baserte seg på besparelsen ved en reduksjon i dumping av fartøy, eventuelt kan en registreringsplikt benyttes til å kreve tilbakebetaling i de tilfellene hvor fartøy likevel dumpes. Det ble satt en antagelse om at registreringsplikt ville føre til en halvering av antall fartøy som kasseres i naturen.

#### 6.4.7 Transaksjonskostnader

En registreringsplikt vil bidra til å forenkle eierskifte av fartøy, og samtidig ivareta relevante opplysninger om fartøy og eier over tid.

#### 6.4.8 Datakvalitet

For at en obligatorisk registreringsplikt skal ha praktisk verdi for sjøsikkerhet, kriminalitetsbekjempelse og miljø, må dataene i registeret være korrekte, fullstendige og tilgjengelige. Sjøfartsdirektoratet har vurdert alternativene (A0–A3) i et rammeverk basert på de 15 dimensjonene i ISO/IEC 25012-standarden for datakvalitet.

Hver dimensjon er vurdert etter sannsynlighet (S) for avvik og konsekvens (K) dersom avviket inntreffer, på en skala fra 1–5, der samlet risiko =  $S \times K$  (maks 25).

A0 (Nullalternativet): Fremstår som alternativet med høyest risiko på tvers av de elleve dimensjonene der det er vurdert, med et gjennomsnitt på 18,36. Dimensjonene nøyaktighet, troverdighet, tilgjengelighet og gjenopprettbarhet scorer alle maksimal risiko ( $S5 \times K5 = 25$ ). Felles for disse er at manglende validering og kontroll gjør at feil i eierdata ikke kan oppdages, at data kan gå permanent tapt, og at myndighetene ikke har tilgang til noen samlet oversikt. Historisk dokumentert svikt i etterlevelse under frivillige ordninger underbygger de høye sannsynlighetsvurderingene (ECON, 2001; FNH, 2011).

A1 (Tjenestekonsesjon): Viser klart best resultater på tvers av alle 15 dimensjoner, med et gjennomsnitt på 3,87. Få aktører, kontrakt med dokumentasjonsplikt og løpende revisjon gir lav sannsynlighet for avvik på samtlige kritiske dimensjoner. Alternativets høyeste risiko er knyttet til portabilitet ( $S2 \times K4 = 8$ ): ved leverandørskifte hvert femte år må data for inntil 1 125 000 fartøy overføres (Sjøfartsdirektoratet, 2023), noe som krever aktivt samtykke fra alle eiere etter personopplysningsloven og medfører en risiko for midlertidige datakvalitetsproblemer i overgangsperioden.

A2 (Godkjenningsordning): Plasserer seg som en mellomløsning med et gjennomsnitt på 9,40. De høyeste risikovurderingene gjelder nøyaktighet, troverdighet, tilgjengelighet og gjenopprettbarhet (alle  $S3 \times K5 = 15$ ). Utfordringen er at krav stilles ved godkjenning, men at løpende etterlevelse hos anslagsvis 15 aktører ikke kan verifiseres systematisk. Dette øker sannsynligheten for formatavvik, inkonsekvente data og hull i databasen sammenlignet med A1, uten at risikoen er like ukontrollert som i A3.

A3 (Kriteriebasert uten forhåndsgodkjenning): Fremstår samlet sett som det mest risikable alternativet blant de obligatoriske ordningene, med et gjennomsnitt på 16,47. Dimensjonene nøyaktighet, troverdighet, tilgjengelighet og gjenopprettbarhet scorer alle maksimal risiko ( $S5 \times K5 = 25$ ) – det samme nivået som A0. Dimensjoner som forutsetter forhåndskontroll, herunder troverdighet, konsistens og konfidensialitet, scorer høyt fordi brudd typisk kun oppdages i etterkant gjennom tilsyn eller klage. Med 30 eller flere aktører uten koordinert oversikt er risikoen for ukontrollerbare mørketall og varierende datakvalitet reell.

Vurderingen viser at overgangen fra A0 til en obligatorisk ordning kun gir ønsket effekt dersom den følges av sterke kontrollmekanismer. Mens A0 svikter på grunn av

manglende deltakelse, risikerer A3 å svikte på grunn av upålitelige data. En felles database med strenge krav til innsending (API) er kritisk for at alternativ A1 og A2 skal kunne levere tilstrekkelig datakvalitet.

#### 6.4.9 Priskonkurransen i markedet

De ulike alternativene representerer ulike markedssituasjoner, noe som kan være viktig for prisdannelse i markedet.

I A<sub>1</sub> vil priskonkurransen inntreffe igjennom anbud. Hver enkelt tilbyder vil her bli vurdert på en rekke kriterier, herunder pris. Tilbyderen(e) som vinner konkurransen vil dermed forplikte seg til å opprettholde denne prisen (justert for inflasjon) igjennom hele anbudsperioden. Dersom hver enkelt tilbyder oppfatter at det er stor grad av konkurransen i anbudsrunder vil dette presse den tilbudte prisen ned mot marginalkostnaden til hver enkelt tilbyder. Dette vil være spesielt gjeldende dersom pris vektlegges sterkt i tildelingskriteriene i konkurransen.

Selv om valgt(e) leverandør(er) forplikter seg til å opprettholde den tilbudte prisen i hele anbudsperioden kan prisen fortsatt være høyere her enn i et ordinært marked. En grunn til dette er at valgt(e) leverandør(er) får en eksklusivitet til markedet flere år frem i tid, noe som vil medføre at fremtidige kostnadsreduerende innovasjoner (som f.eks. automatisering av prosesser) ikke vil redusere pris til konsumentene før neste anbudsperiode. Isolert sett taler dette for at pris til konsumentene vil være høyere i A<sub>1</sub>.

En effekt som drar i motsatt retning, er investeringskostnad. I A<sub>1</sub> er det bare en leverandør som må påta seg investeringskostnader. Isolert sett vil dette føre til en lavere pris til konsumentene enn dersom flere leverandører må ta de samme investeringskostnadene.

I A<sub>2</sub> og A<sub>3</sub> vil registrering bli tilbudt i et åpent marked som ikke er preget av geografisk avgrensning. Selv om markedet vil reguleres igjennom vilkår stilt av myndighetsaktøren vil barrierene til å gå inn i markedet være relativt små. Markedet er også svært gjennomsiktig, og alle priser vil være åpent tilgjengelig på nettet, slik at markedsdeltakerne lett kan skaffe seg full oversikt over priser. Enkelte aktører kan tilby pakkeløsninger, f.eks. ved å tilby mersalg av forsikringsordninger, men sett bort fra dette vil produktet være identisk. Flere av vilkårene for fullkommen konkurranse er dermed helt eller delvis oppfylt. Dette vil trolig medføre at pris i markedet over tid vil nærme seg marginalkostnad ved å drifte et register.

#### 6.4.10 Samlet oversikt over positive virkninger

Tabell 13 viser en oversikt over gevinstene som ble beregnet i del 1 av utredning av obligatorisk småbåtregister. Gevinstene er indeksjustert og oppgitt i netto nåverdi for en tiårsperiode.

Tabell 13 - Samlet oversikt over positive virkninger fra utredning om obligatorisk småbåtregister del 1

	<b>A1-A3</b>
<b>Redningsaksjoner</b>	197 594 000
Reduserer samtidighetskonflikt	+++
Risikoreduksjon for profesjonelle og frivillige	+++
Redusere tap av inntekt for involverte sivile næringsfartøy	+++
<b>Kriminalitetsbekjempelse</b>	288 278 000
Identifiserbarhet	+++
<b>Sjøsikkerhet</b>	288 543 000
<b>Miljø og forsøpling</b>	216 752 000
Utvidelse av vrakpantordning	+++
<b>Rettsvern</b>	++
<b>Kjøp og salg</b> – lavere transaksjonskostnader	+++
<b>Kjøp og salg</b> – positiv salgsutvikling	++
<b>Forsikring</b> - lavere økonomisk risiko ved ansvarsforsikring	++++
<b>Støtter opp om det grønne skiftet</b>	+++
<b>Total netto nåverdi</b>	<b>991 167 000</b>

## 7 Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

En obligatorisk registreringsplikt for fritidsfartøy er viktig for å løse utfordringer knyttet til miljøutslipp/dumping, kriminalitetsbekjempelse, ulykkesforebygging, transaksjonskostnader, og redningsaksjoner. Disse effektene er dokumentert i utredningen fra 2023, og oppsummert i kapittel fem. Vi har i denne utredningen lagt til grunn at alle registrene vil kunne løse utfordringene detaljert over, men til en ulik kostnad.

### 7.1 Sammenstilling av de samfunnsøkonomiske virkningene

Tabell 14 viser en sammenstilling av de samfunnsøkonomiske virkningene. De prissatte virkningene er oppgitt som netto nåverdi for en tiårsperiode. Virkningene som ikke kan kostnadsfestet er vurdert kvalitativt ved bruk av pluss-minusmetoden, ved kriteriene opplistet under.

- ++++ Meget stor positiv konsekvens
- +++ Stor positiv konsekvens
- ++ Middels positiv konsekvens
- + Liten positiv konsekvens
- 0 Ubetydelig/ingen konsekvens
- Liten negativ konsekvens
- Middels negativ konsekvens
- Stor negativ konsekvens
- Meget stor negativ konsekvens

Tabell 14 - Sammenstilling av samfunnsøkonomiske virkninger

	A <sub>0</sub>	A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	A <sub>3</sub>
<b>Prissatte virkninger:</b>				
<b>Positive virkninger:</b>				
Redningsaksjoner	0	197 594 000	197 594 000	197 594 000
Sjøsikkerhet	0	288 543 000	288 543 000	288 543 000
Kriminalitetsbekjempelse	0	288 278 000	288 278 000	288 278 000
Miljø og forsøpling	0	216 752 000	216 752 000	216 752 000
<b>Sum positive virkninger:</b>	<b>0</b>	<b>991 167 000</b>	<b>991 167 000</b>	<b>991 167 000</b>
<b>Negative virkninger:</b>				
Saksbehandlingskostnader	0	651 425 000	651 425 000	651 425 000
Kunders kostnad	0	53 677 000	53 677 000	53 677 000
Regelverkskostnad	0	202 000	202 000	202 000
Opprette og drifte register	0	18 586 000	139 389 000	278 777 000
Regulering	0	686 500	1 160 500	1 953 500
Utvikling og drift av database	0	5 734 000	5 734 000	5 734 000
Skattefinansieringskostnad	0	9 164 500	9 259 300	9 417 900
<b>Sum negative virkninger:</b>	<b>0</b>	<b>739 475 000</b>	<b>860 846 800</b>	<b>1 001 186 400</b>
<b>Sum prissatte virkninger</b>	<b>0</b>	<b>251 692 000</b>	<b>130 320 200</b>	<b>-10 019 400</b>

<b>Ikke-prissatte virkninger:</b>				
<b>Positive virkninger:</b>				
Priskonkurransen i markedet	/	+	++	++
Langsiktige investeringer og stabilitet for aktører	/	+	+++	++
Datakvalitet	/	++	+++	+
Rettsvern		++	++	++
<b>Redningsaksjoner</b> - Reduserer samtidighetskonflikt		+++	+++	+++
<b>Redningsaksjoner</b> - Risikoreduksjon for profesjonelle og frivillige		+++	+++	+++
<b>Redningsaksjoner</b> - Redusere tap av inntekt for involverte sivile næringsfartøy		+++	+++	+++
<b>Miljø og forsøpling</b> - utvidelse av vrakpantordningen		+++	+++	+++
<b>Negative virkninger:</b>				
Overheadkostnader		-	--	---
Kundeopplevelse		--		--
Oversending av kundedata og stabilitet i registerordningen		---	--	---
Oppfølging av registreringsplikt		--	--	--
<b>Rangering ikke-prissatte virkninger:</b>				
		2	1	3
<b>Total vurdering:</b>				
		2	1	3

Det fremgår av tabell 14 at  $A_1$  og  $A_2$  er samfunnsøkonomisk lønnsomme.  $A_3$  vil ikke være samfunnsøkonomisk lønnsom blant annet på grunn av kostnaden forbundet med å drifte alle registrene. Pluss-minus analysen viser at alternativ  $A_2$  gir høyest gevinst, basert på de ikke-prissatte virkningene. Denne vurderingen legger vekt på hvordan vi kan innføre en registreringsplikt til en lavest mulig kostnad, og samtidig ha et velfungerende register som gir stabilitet for kunder og aktører, og er nærmere begrunnet i kapittel 7.2.

## 7.2 Konklusjon og anbefaling

$A_1$  er det alternativet som samlet sett innebærer en lavest kostnad, samtidig som det oppnår målsetningene detaljert i kapittel 3.1. Selv om dette alternativet *kan* gi en noe høyere pris til konsumentene grunnet anbudsbasert priskonkurransen vil ordningen samlet sett ha en noe lavere etablering og driftskostnader. Bakgrunnen for dette er at det er stordriftsfordeler med å drifte et mindre antall register. Siden registerdrift ikke blir avgrenset av et geografisk marked er det både mulig og effektivt at en eller to større

aktører deler markedet mellom seg. Dette vil medføre stordriftsfordeler, og vil spare samfunnet kostnader forbundet med parallell utvikling og drift av mange små registre. Større aktører har også større muligheter til å effektivisere, noe som på sikt kan føre til lavere pris ut til konsumentene. En fare med et slikt monopol/duopol er at pris holdes kunstig høy. Direktoratet vil måtte motvirke dette ved å la pris utgjøre en betydelig konkurransefaktor i konkurransene.

En vesentlig ulempe med  $A_1$  er konsekvensene av en tapt konkurranse for et register. Dersom Produsent A vinner anbudet i år T, mens Produsent B vinner anbudet i år T+5 vil hele registeret, samt hele kundemassen flyttes fra Produsent A til Produsent B. For å forhindre at alle fartøy som er registrert hos leverandør A skal avregistrere seg og registreres på ny hos leverandør B, må man i dette alternativet sørge for at en myndighetsaktør er eier av data og har en til enhver tid oppdatert liste over fartøy, eiere, og fakturahistorikk. Ved et bytte av leverandør må myndighetsaktøren da tilby å overføre kundedata til den nye leverandøren. Dette vil trolig utfordre GDPR regelverket, og man vil måtte innhente godkjenning fra alle fritidsfartøyeierne om å få overføre deres opplysninger til et nytt selskap. Dette vil kreve omfattende administrativt arbeid. Dersom det inngås avtale om tjenestekonsesjon med flere enn én leverandør vil prinsippet om likebehandling etter anskaffelsesregelverket innebære at det er kunden (fritidsfartøyeieren) som selv må registrere fritidsfartøyet i nytt register etter eget valg og det bør settes en tidsfrist for kunden å gjøre dette.

$A_2$  vil være noe mer kostbart for samfunnet enn  $A_1$ . Dette er fordi flere bedrifter vil ha tilgang på markedet, og vil ønske å utvikle programvare for å gjøre det som i praksis er den samme jobben. Samtidig vil kostnadene for myndighetene bli høyere da disse bedriftene må følges opp. I likhet med  $A_1$  fordrer  $A_2$  en felles database eller oppslagsverktøy skal kunne hente inn informasjon fra alle registrene. På grunn av flere aktører vil dette øke kompleksiteten noe sammenlignet med  $A_1$ , samtidig som det setter strengere krav til oppfølging av datakvalitet, for eksempel for å unngå dobbeltregistrering. Isolert sett vil  $A_2$  bidra til mer aktiv konkurranse utover en initial konkurranse, og derfor en lavere pris, men deler av dette overskuddet vil bli nulltet ut av økte kostnader da hver enkelt bedrift må få dekket inn sine investeringskostnader. Oppfølgingskostnader ved avvikling og konkurser vil skje hyppigere, men hver enkelt hendelse vil ikke være like omfattende som et produsentbytte i  $A_1$ . Samtidig introduseres økt kompleksitet ved at det ved en avvikling eller konkurs vil være flere leverandører å velge blant. Dersom slike situasjoner oppstår er det kunden (fritidsfartøyeieren) som selv må registrere fritidsfartøyet i nytt register etter eget valg og det bør settes en tidsfrist for kunden å gjøre dette.

$A_3$  vil ha de samme type utfordringer som i  $A_2$  men i større grad, da antallet tilbydere antas å øke betraktelig etter hvert som regulering reduseres ytterligere. Lavere regulering og flere aktører vil isolert sett kunne føre til lavere pris ut kom konsumenten,

men som tidligere vil dette avgrenses ved at hver enkelt aktør må tjene inn sine investeringskostnader på lang sikt. Vi har vurdert A<sub>3</sub> til å ikke være samfunnsøkonomisk lønnsom.

På bakgrunn av en samlet vurdering anbefaler Sjøfartsdirektoratet A<sub>2</sub>. Det er vår vurdering at dette alternativet utgjør en god kombinasjon av kostnadseffektivitet og langsiktig stabilitet for forbrukerne. Godkjenningsordningen vil sikre tilstrekkelig kvalitet på de ulike registrene, samtidig som fri etablering vil sørge for effektiv priskonkurranse og valgmulighet for forbrukerne. A<sub>2</sub> unngår samtidig problemet med overføring av store mengder kundedata dersom en eksisterende leverandør taper en anbudskonkurranse.

### 7.3 Usikkerhet i kostnadsestimater

Kostnadene som er oppsummert i tabell 14 forutsetter at antall registre er iht. antatt markedsstørrelse i tabell 3. Det vil være store forskjeller i kostnad, spesielt for alternativ A<sub>2</sub> og A<sub>3</sub>, avhengig av hvor mange aktører som velger å starte et register.

Kostnadene som vil variere og avhenger av antall aktører er kostnader knyttet til punktet «regulering» og punktet «opprette og drifte register». Tabell 15 viser spennet på disse kostnadene gitt antall aktører som overskriften i tabellen sier.

Tabell 15 - Kostnadsvariasjon avhengig av antall aktører

	<b>A<sub>1</sub>-1 vs. 3 aktører</b>	<b>A<sub>2</sub> – 5 vs. 15 aktører</b>	<b>A<sub>3</sub> – 20 vs. 30 aktører</b>
Regulering	629 500 – 786 500	539 500 – 1 160 500	1 378 500 - 1 953 500
Opprette og drifte register	9 294 000 - 27 879 000	46 463 000 - 139 389 000	185 851 000 - 278 777 000

## 8 Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

### 8.1 Merkostnader for ansvarlig myndighet

Innføring av en obligatorisk registreringsplikt vil medføre en del utgifter for myndighetsaktøren som skal følge opp registeret. Disse kostnadene er blant annet knyttet til:

- Forventet økning i NOR
- Utarbeidelse av kriterier
- Regulering av ordningen
- Utvikling- og drift av database

Da ordningen ble utredet i 2023 (Sjøfartsdirektoratet, 2023) ble det lagt til grunn at innføring av en obligatorisk registreringsplikt også vil øke antall fritidsfartøy som velger å registrere seg i NOR registeret. Det ble beregnet kostnader knyttet til saksbehandling ved registrering, samt vedlikehold, oppfølging og veiledning. Det ble lagt til grunn at 10% av fritidsfartøyene ville registreres i NOR-registeret.

Ansvarlig myndighet må ta kostnadene med regulering av ordningen. Dette vil være arbeid knyttet til klargjøring av de ulike ordningene, fastsetting av kriterier for registeret og kontroll og tilsyn i etterkant.

Det må også opprettes en felles database for innsamling av data, som driftes av ansvarlig myndighet.

For å kunne innføre en registreringsplikt vil det være nødvendig å dekke kostnadene beskrevet over. Kostnadene som er knyttet til disse punktene, for oppstartsår er oppsummert i tabell 16.

Kostnadene forbundet med økning i NOR dekkes igjennom ordinære gebyrsatser. Sjøfartsdirektoratet foreslår at kostnader forbundet med administrering av registreringsplikten dekkes ved å innføre et gebyr på årsavgiften på hvert enkelt registrerte fartøy. Dette gebyret vil kreves inn av hvert enkelt private register, og overføres til staten. Gebyret antas å være i størrelsesorden 5 kr dersom alle fartøyene registrerer seg første år, og vil øke dersom færre fartøy enn forventet registrerer seg. Sjøfartsdirektoratet vil be om en økning av rammen tilsvarende gebyrets samlede størrelse for å finansiere administrasjon av ordningen og den forventede økning i NOR registeret.

Tabell 16 - Kostnader første år for ansvarlig myndighet

	A <sub>0</sub>	A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	A <sub>3</sub>
Saksbehandling, oppfølging, veiledning og vedlikehold i NOR registeret		8 414 000	8 414 000	8 414 000
Utvikling/drift av database		3 000 000	3 000 000	3 000 000
Regulering		352 700	226 800	506 500
<b>Sum</b>		<b>11 766 700</b>	<b>11 640 800</b>	<b>11 920 500</b>

## 8.2 Overføring av data til en felles database

For å oppnå målsetningene detaljert i kapittel 3.1 vil det være viktig å ha en samlet og sikker tilgang på informasjon om de ulike fartøyeierne. En felles database vil etablere en informasjonsplattform for aktører som har behov for å hente ut informasjon om fartøy og registrert eier. Videre vil den sikre kontinuerlig tilgang til informasjon selv om et register avvikles, nedlegges eller går konkurs.

Det offentlige har spesielt behov for fartøysdata fra registeret. Sjøfartsdirektoratets NOR-register deler i dag fartøydata via API til 28 aktører. De fleste av disse aktørene er andre offentlige myndigheter som Kystverket/Barentswatch, Brønnøysundregistrene, Forsvaret, Skatteetaten, Tolletaten og Statistisk Sentralbyrå, med flere. Data gjøres tilgjengelig fritt og uten kostnad for mottaker. I et småbåtregister vil det ikke nødvendigvis være like mange aktører med behov for informasjon, men det

understreker likevel behovet for en felles database. En felles offentlig database vil også sikre stabil leveranse.

En slik fellesdatabase kan fungere på flere måter. Se kapittel 6 for en oversikt over kostnadsestimat for denne løsningen på tvers av de ulike alternativene.

### 8.3 Hvilken informasjon bør registeret inneholde

Formålet med et register for fritidsfartøy er blant annet å forebygge forsøpling og forurensning, forhindre kriminalitet, og redusere omfanget av redningsoperasjoner. For å bidra til disse målsetningene må et fartøyregister som minimum inneholde informasjon som knytter fartøyet til en eier. Sjøfartsdirektoratet har i tillegg en rekke andre målsetninger, blant annet knyttet til mer målrettet tilsynsvirksomhet, produktkontroll og ulykkesforebygging. Desto mer presis informasjon man har om den norske båtparken, jo mer virkningsfullt og målrettet vil det forebyggende arbeidet bli. For næringen vil det i tillegg være viktig å redusere transaksjonskostnader ved handel, noe som blant annet gjør det lettere å belåne fartøyet, samt å ta fartøy i innbytte i en salgssituasjon.

Disse målsetningene er oppsummert i tabell 17. Hver variabel Sjøfartsdirektoratet ønsker å samle inn blir her vurdert etter hvorvidt disse svarer opp formålet med registreringskravet. Denne vurderingen er nærmere redegjort for under. X

Tabell 17 - Oversikt over innsamlet informasjon og hvilket målsettinger disse svarer til

Variabel	Forsøpling og forurensning	Kriminalitets bekjempelse	Rednings aksjoner	Transaksjons kostnader	Ulykkes forebygging
Eieropplysning	✓	✓	✓	✓	✓
Fartøy identifikasjon	✓	✓	✓	✓	✓
Båtbygger	X	X	✓	✓	✓
Modell	X	X	✓	✓	X
Måledata	X	X	✓	✓	X
Motorinformasjon	✓	✓	X	✓	✓
Dokumentasjon på CE-merking	X	✓	X	✓	✓
Skrogmateriale	✓	X	✓	X	X
Utleiefartøy	X	X	✓	✓	✓

Variabel	Forsøpling og forurensning	Kriminalitetsbekjempelse	Redningsaksjoner	Transaksjonskostnader	Ulykkesforebygging
Maksimal hastighet	X	✓	X	X	✓

Med forbehold om flere variabler

*Navn på eier* og knytting mot *farmøysidentifikasjon* er nødvendig for å identifisere eieren av et fritidsfarmøy. Dette vil gjøre det mulig å stille eier økonomisk og strafferettslig ansvarlig ved dumping av farmøyet. Opplysninger i registeret gir informasjon om registrert eier og vil ha betydning for avklaringer om eierskap ved eventuell handel eller tyveri. Dersom farmøyet blir funnet ubemannet på sjøen vil det også være enklere å koble farmøyet direkte til en kontaktperson slik at søk-og-redningsoperasjoner kan innstilles dersom kontakt med eier kan opprettes, og det viser seg at ingen er i nød.

*Farmøysidentifikasjon*, det vil være behov for at alle registrerte farmøy har en unik identifikasjon. I dag har alle farmøy registrert i Redningsselskapets småbåtregister et kjennetegn bestående av tre bokstaver og tre tall, som eksempelvis AAA999. I NOR har ikke-pliktige farmøy to bokstaver og fire tall, som eksempelvis LH9999. Et tilsvarende unikt registreringsnummer vil være nødvendig i et nyopprettet register. De aller fleste fritidsfarmøy som er bygget etter 1998 vil ha et HIN/CIN/WIN nummer risset inn i skroget. Mange farmøy bygget før 1998 har et tilsvarende skrognummer/byggenummer.

*Båtbygger/modell* er viktige opplysninger i et register, da det vil gjøre det lettere å identifisere hvilke farmøy man leter etter i forbindelse med redningsaksjoner.

Modellnavnet gir ofte en identifikasjon på farmøyets dimensjon, slik som eksempelvis Windy 37 Shamal (37 fot) eller Uttern D70 (7,0 meter).

*Måledata* er sentrale opplysninger i registeret. Kunnskap om farmøyets dimensjoner gir redningsmannskapene bedre forutsetninger for å gjennomføre en effektiv aksjon. Farmøyets lengde er også viktig av andre årsaker, blant annet for å kunne fastslå om det er over eller under 15 meter. Dersom farmøyet er 15 meter, eller lengre, skal farmøyet registreres i NOR. Det er også andre krav som knyttes opp til farmøyets lengde, for eksempel hvilket sertifikat båtfører må ha.

*Motorinformasjon* omfatter opplysninger om fremdriftsmotor, om motoren er innenbords- eller utenbordsmotor, samt merke, årsmodell, effekt (hk/kW) og drivstofftype. Disse opplysningene er viktige både av hensyn til forsøpling og kriminalitetsbekjempelse. Det har vært en økende tendens til at fritidsfarmøy bygges for utenbordsmotor, noe som har bidratt til en økning i antall tyverier av båtmotorer.

*CE-merking* er nevnt over under punktet *farmøysidentifikasjon*. Siden 1998 har det vært et krav til at fritidsfarmøy som settes på markedet i EØS-området skal være CE-godkjent. Farmøyet skal da utrustes med en samsvarserklæring som inneholder et unikt

HIN/CIN/WIN - nummer (FI-MNR31160F919). Nummeret skal varig merkes i fartøyets skrog. CE-merking vil være gjeldene for et stort antall av de fartøyene som blir registrert i et register for fritidsfartøy. Det vil være viktig informasjon knyttet til identifikasjon opp mot tyveri, omsetning og i noen tilfeller forebyggende arbeid hvor samsvarserklæringen gir opplysninger om produsent, fartøystype og modell. Flere hendelser med samme type fartøy kan være nyttig informasjon.

*Skrogmateriale* kan være nyttig informasjon knyttet til forsøpling/forurensning og i noen tilfeller redningsaksjoner som båtbrann. I samsvarserklæringen vil skrogmateriale være oppgitt, tre, plast, glassfiber, aluminium med mer.

*Utleiefartøy* skiller seg fra privat bruk ved at fartøyet ofte benyttes av personer med begrenset erfaring og lokalkunnskap, noe som kan øke risikoen for ulykker. Opplysninger om hvorvidt et fritidsfartøy benyttes til utleie vil derfor være viktig for myndighetenes mulighet til å føre målrettet tilsyn og sikre forsvarlig drift. Registrering av utleiebruk vil gjøre det enklere å identifisere hvilke fartøy som inngår i næringsvirksomhet, og bidra til bedre etterlevelse av gjeldende regelverk og sikkerhetskrav. Videre vil slike opplysninger gi et bedre kunnskapsgrunnlag for analyser av risikofaktorer og utvikling av treffsikre forebyggende tiltak.

*Maksimal hastighet* kan være nyttig informasjon å hente inn for å synliggjøre hvilke krav fører må følge, og for at politiet lettere kan drive kontrollvirksomhet. Dette med bakgrunn i at det finnes regelverk som baserer seg på maksimal hastighet for fritidsfartøy, for eksempel krav til å inneha høyhastighetsbevis for å føre fritidsfartøy som kan oppnå hastighet på 50 knop eller mer.

#### 8.4 Hva kreves for å registrere, gjøre endringer eller slette fartøyet

Hvilke dokumenter bør eier av fritidsfartøyet fremlegge for registeret?

Tabell 18 - Oversikt over dokumentasjonskrav

Variabel	Nyregistrering	Endringer/Salg	Sletting
<i>Egenrapportering/ Melding</i>  Kjøpekontrakt, forsikring eller tollpapirer dersom tilgjengelig.	✓	Egenrapportering/Melding  Kjøpekontrakt	Kjøpekontrakt – salg til utland. Sannsynliggjøre at fartøyet er hugget/havarert
<i>Dokumentasjon på CE-merking for båt og motor</i> Fortrinnsvis samsvarserklæring, eventuelt bilde av CE-skilt eller bilde av skroget som viser HIN/CIN/WIN.	Dersom fartøyet er produsert fra 16. juni 1998. Dersom motoren er produsert fra 1. januar 2006	X	X

Variabel	Nyregistrering	Endringer/Salg	Sletting
<i>Fartøysidentifikasjon</i> – HIN/CIN/WIN eller byggenummer. Står i samsvarserklæringen. Fremgår også av fartøyets brukerhåndbok. VHF kallesignal kan også brukes.	✓	X	X
<i>Båtbygger</i> - står i Samsvarserklæringen Fremgår også av fartøyets brukerhåndbok.	✓	X	X
<i>Modell</i> - står i Samsvarserklæringen Fremgår også av fartøyets brukerhåndbok.	✓	X	X
<i>Måledata</i> – står i Samsvarserklæringen Fremgår også av fartøyets brukerhåndbok.	✓	Fartøyets måledata har blitt endret	X
<i>Motorinformasjon</i> - står i samsvarserklæringen. Fremgår også av fartøyets brukerhåndbok.	✓	Ny motor	X
<i>Skrogmateriale</i> står i samsvarserklæringen. Fremgår også av fartøyets brukerhåndbok.	✓	X	X

Skipsregisteret NOR har andre dokumentasjonskrav da det er et realregister.

Registreringskrav er også omtalt i Utredning av obligatorisk småbåtregister- del 2 (2023)

Ved innføring av registreringsplikt er det viktig å balansere behovet for tilstrekkelig informasjon om fartøyet mot hensynet til brukervennlighet for båteiere med begrenset dokumentasjon. Registrering skal i hovedsak kunne gjennomføres digitalt med identifisering ved pålogging. For de som ikke kan registrere seg digitalt, åpnes det for innsending av dokumentasjon per e-post eller post, med alternative løsninger for identifikasjon.

Når registreringen er fullført, utstedes et enkelt registreringsbevis som skal oppbevares om bord eller være tilgjengelig digitalt. Kravene til registrering må være tydelige, enkle å forstå og lett tilgjengelige på nettsider. For eldre fartøy vil det være behov for en helhetsvurdering og større grad av manuell saksbehandling.

Det vil være en skjønnsmessig vurdering hvilke data som er et minstekrav dersom fartøyet er bygget før 16. juni 1998, ikke har HIN/CIN/WIN nummer og/eller dokumentasjon på CE-merking. Det bør likevel legges til grunn at opplysninger om

fartøyets byggeår, skrogmateriale, motor og lengde og bredde må kunne fremskaffes. Når det gjelder lengde for fritidsfartøy, anvendes skroglengden. For eldre fartøy der dokumentasjon kun foreligger for største lengde, kan denne godtas. Det vises til definisjoner av skroglengde og største lengde i innledningen av denne utredningen.

Det er viktig at registeret har et eget "anmerkningsfelt" hvor det ved mangel på dokumentasjon, som eksempelvis CE-merking, kan anmerkes i registeret som "fartøyet mangler dokumentasjon på CE-merking".

### 8.5 Tiltro til registeret

Det er viktig at brukere av registeret har tiltro til utøvelsen av registerdriften. Det gjelder både behovet for innsamling av data og påliteligheten av dataene som blir registrert.

Datakvaliteten er avhengig av at pliktige fartøy faktisk blir registrert, og at registrerte eiere melder fra om endringer. Dette kan eksempelvis være salg, eller at fartøyet ikke lengre eksisterer. Det som kan hindre at eier melder fra til registeret kan være at det er skapt en oppfatning om at det er omfattende registreringskrav og lang saksbehandlingstid (ECON, 2001). En annen årsak kan være at eier av fritidsfartøyet ikke har tiltro til systemet og at det får liten eller ingen konsekvens om eier lar være.

Det er derfor viktig at det gjøres en totalvurdering på dokumentasjonskrav som er nødvendig målt opp mot hvor realistisk det er at fartøyeier har tilgang til disse opplysningene. I tillegg må det legges til rette for en kundevennlig registreringsprosess som oppleves som enkel og håndterbar. Registeret må ha nødvendig informasjon på hjemmesidene slik at eier lett kan finne frem til hva som må sendes inn og hvordan.

Myndighetsorganer er avhengige av at fartøy er korrekt registrert og at opplysningene er oppdaterte. Mangelfulle eller feilaktige registreringer kan gjøre det vanskelig å identifisere eier av fartøyet. Det er videre viktig å sikre at informasjon om registreringsplikt, og hvilke registre som dekker denne plikten, er lett tilgjengelig for eiere av fritidsfartøy.

### 8.6 Felles kodeverk

Informasjonen som lagres i hvert enkelt register må være standardisert i henhold til et forhåndsdefinert kodeverk. Dette vil være nødvendig for å oversende data til en felles database. Sjøfartsdirektoratet vil ta ansvar for å utarbeide dette kodeverket.

### 8.7 Hvilken lov- og forskriftendringer vil være nødvendige for å gjennomføre anbefalingene.

Krav om registrering av fritidsfartøy under 15 meter krever hjemmel i lov. Det er flere mulige alternativer for å få på plass slik hjemmel. Et alternativ er å endre eksisterende lov. Hjemmelen kan enten plasseres i lov om sjøfarten (sjøloven) eller lov om fritids- og småbåter (småbåtloven). Et annet alternativ er at det vedtas en ny lov om obligatorisk registrering av fritidsfartøy under 15 meter.

Sjøfartsdirektoratet anbefaler en egen lov som både regulerer registreringsplikten og hjemmel for gebyr, for å samle alle relevante bestemmelser i samme lov, med tanke på tilgjengeligheten for kundene. Det er naturlig at den nye loven omhandler krav til virksomheten, registreringsplikten, eventuell merkeplikt, hjemmel for registreringsgebyr (herunder årlig gebyr), meldeplikt ved eierskifte/ kondemnering, sanksjonsmuligheter med videre.

Loven vil i stor grad være en fullmaktslov som setter hovedprinsippene, mens de konkrete kravene vil bli utformet i forskrift.

\*\*\*

## Referanseliste:

ECON (2001) *Evaluering av småbåtregisteret*. Hentet 24.04.2026. Tilgjengelig fra: [Evaluering av Småbåtregisteret - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/tema/transport/evaluering-av-smabotregisteret)

Fordonsmyndigheten (2020) *Vattenfarkostregistret*. Hentet: 28.04.2026. Tilgjengelig fra: [Vattenfarkostregistret | Fordonsmyndigheten](https://www.fordonsmyndigheten.no/vattenfarkostregistret)

Helsedirektoratet. (2025a). *Ledelse av fastlegeordningen, legevakt og andre allmennlegetjenester* (sist faglig endret 7. april 2025). Hentet 16.04.2026. Tilgjengelig fra: <https://www.helsedirektoratet.no/forebygging-diagnose-og-behandling/organisering-og-tjenestetilbud/fastlegeordningen-legevakt-og-andre-allmennlegetjenester/ledelse-av-fastlegeordningen-legevakt-og-andre-allmennlegetjenester>

Helsedirektoratet. (2025b). *Bytte av fastlege, ventelister og ledige plasser*. Hentet 16.04.2026. Tilgjengelig fra: <https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/arbeidet-med-allmennlegetjenesten/utvikling-i-fastlegeordningen/bytte-av-fastlege-ventelister-og-ledige-plasser>

KS & Den norske legeforening. (2024). *ASA 4310: Rammeavtale mellom KS og Den norske legeforening om allmennlegepraksis i fastlegeordningen i kommunene 2024–2025*. Hentet 16.04.2026. Tilgjengelig fra: <https://www.ks.no/contentassets/6a23ae6f3a724e0386a22abc4e6678f7/ASA-4310-2024-25.pdf>

Miljødirektoratet. (2026, 28. april). *Innspill til lengdebegrensning til obligatorisk registreringsplikt* [Notat til Sjøfartsdirektoratet].

Statens havarikommisjon. (2016). *Rapport om sjøulykke: Viking 7, LG8351, kantret nordvest av Mehamn 6. juli 2014* (Sjøfart rapport 2016/10). <https://havarikommisjonen.no/Sjofart/Avgitte-rapporter/2016-10>

Statens havarikommisjon. (2026). *Rapport om sjøulykke med utleiebåt nordøst for Kråkenes fyr i Vestland fylke, 4. mai 2025* (Sjøfart rapport 2026/03). <https://havarikommisjonen.no/Sjofart/Avgitte-rapporter/2026-03>

Sjøfartsdirektoratet (2023) *Utredning av obligatorisk småbåtregister – del 1*. Hentet 23.04.2026. Tilgjengelig fra: [Utredning om obligatorisk småbåtregister - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/tema/transport/utredning-om-obligatorisk-smabotregister)

Sjøfartsdirektoratet (2023) *Utredning av obligatorisk småbåtregister - del 2*. Hentet 23.04.2026. Tilgjengelig fra: [Utredning om obligatorisk småbåtregister - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/tema/transport/utredning-om-obligatorisk-smabotregister)

Statens Havarikommisjon (2016) *Rapport om sjøulykke – Viking 7, LG8351, kantret nordvest av Mehamn 6. juli 2014*. Hentet 22.04.2026. Tilgjengelig fra: [Rapport om sjøulykke - Viking 7, LG8351, kantret nordvest av Mehamn 6. juli 2014 | shk](#)

Statistisk sentralbyrå. (2024, 4. juli). *Tabell 2. Oversikt over kasserte fritidsbåter*. Hentet 17.04.2026. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/avfall/artikler/samferdsel-og-avfall/tabell-2.oversikt-over-kasserte-fritidsbater>

Svenska småbåtsregistret (2026). *Registrera din båt i dag*. (Hentet 28.04.2026). Tilgjengelig fra: [Registrera din fritidsbåt • Svenska Småbåtsregistret](#)

Søfartsstyrelsen (i.d) *Fritidsfartøy under 20 bruttotonnage*. Hentet 28.04.2026. Tilgjengelig fra: [Fritidsfartøyer under 20 bruttotonnage | sfs.dk](#)

Traficom (2026) *Watercraft registration*. Hentet 28.04.2026. Tilgjengelig fra: [Watercraft Register | Traficom](#)

Transportstyrelsen (2025) *Registrering av båt*. Hentet 28.04.2026. Tilgjengelig fra: [Registrering av båt - Transportstyrelsen](#)

### **Personlig kommunikasjon:**

Bjønness, T. fra Norboat, e-postkorrespondanse 27.04.23

Dahlgren, T. fra Nordic Marketplaces Mobility - Schibsted, e-postkorrespondanse 05.05.2023.

Miljødirektoratet (2016). *Finansiering og organisering av en returordning for kasserte fritidsbåter*. Brev til Klima- og miljødepartementet.

NORBOAT (2026) *Obligatorisk småbåtregister* Paneldebatt, Marena 2026.

Norsk Test (2026). *Båtførerbevis og ICC 2010 til 2025*. Upublisert datasett. Mottatt per e-post.

Rytterager, S. Statsadvokat fra Riksadvokatembetet, e-postkorrespondanse 10.05.2023.

### **Lover og forskrifter:**

Anskaffelsesloven (2016) Lov 17. juni 2016 nr. 73 om offentlige anskaffelser. Hentet 27.04.26: Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/lov/2016-06-17-73>

Fritidsbåtforskriften (2016) Forskrift om produksjon om omsetning av fritidsfartøy og vannscootere m.v. Hentet 23.04.2026. Tilgjengelig fra: [Forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv - Lovdata](#)

Fritids- og småbåtsregistreringsloven (1994) Fritids- og småbåtsregistreringsloven.  
Hentet 16.04.2026. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/NLO/lov/1994-08-19-57>

Godtroerervloven (1978) Lov 2. juni 1978 nr. 37 om godtroererv av løsøre. Hentet 27.04.26. Tilgjengelig fra:  
<https://lovdata.no/lov/1978-06-02-37>

Helse- og omsorgsdepartementet. (2012, sist revidert 2025). *Forskrift om pasient- og brukerrettigheter i fastlegeordningen* (FOR-2012-08-29-843). Hentet 16.04.2026.  
Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/forskrift/2012-08-29-843>

Helse- og omsorgsdepartementet. (2025). *Forskrift om fastlegeordning i kommunene (fastlegeforskriften)* (FOR-2025-12-02-2405). Hentet 16.04.2026. Tilgjengelig fra:  
<https://lovdata.no/LTI/forskrift/2025-12-02-2405>

Konsesjonskontraktforskriften (2016) Forskrift 12. august 2016 nr. 976 om konsesjonskontrakter. Hentet 16.04.26. Tilgjengelig fra:  
<https://lovdata.no/forskrift/2016-08-12-976>

Panteloven (1980) Lov 8. februar 1980 nr. 2 om pant. Hentet 27.04.26. Tilgjengelig fra:  
<https://lovdata.no/lov/1980-02-08-2>

Personopplysningsloven (2018) Lov 15. juni 2018 nr. 38 om behandling av personopplysninger. Hentet 27.04.26. Tilgjengelig fra:  
<https://lovdata.no/lov/2018-06-15-38>

Sjøloven (1994) Lov om sjøfarten. Hentet 16.04.2026. Tilgjengelig fra:  
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1994-06-24-39>

Skipssikkerhetsloven (2007) Lov om skipssikkerhet. Hentet 16.04.2026. Tilgjengelig fra  
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2007-02-16-9?q=Skipssikkerhetsloven>

Småfartøyregistreringsloven (1948) Lov om registrering og merking av småfartøyer.  
Hentet 16.04.2026. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/NLO/lov/1948-12-03-3>