

Ot.prp. nr. 35

(1993–94)

Om lov om registrering av fritids- og småbåter

*Tilråding fra Finans- og tolldepartementet av 18. mars 1994,
godkjent i statsråd samme dag.*

1. INNLEDNING

Finansdepartementet legger med dette frem forslag til lov om registrering av fritids- og småbåter (fritids- og småbåtregisteret). Hovedhensikten med forslaget er å gi lovhjemmel for å opprette et landsomfattende sentralt EDB-basert register som skal ivareta hensynet til de offentlige og private brukere som har behov for opplysninger om fritids- og småbåtflåten.

Registeret vil således ha et vidt formål som omfatter; trafikksikkerhetsformål til sjøs, forskning og samfunnsplanlegging, ivaretagelse av miljøvern hensyn, beredskapsformål, innkreving av skatt, avgifter, toll og gebyrer i tilknytning til båter og båtmotorer, forsikringsformål, politietterforskning, forbruksundersøkelser og informasjon. Fritids- og småbåtregisteret foreslås ikke benyttet eller utlevert til kommersielle formål.

De viktigste endringene i lovutkastet i forhold til nåværende registreringsordning, som er regulert i lov av 3. desember 1948 nr. 3 om registrering og merking av småfartøyer, er først og fremst at registeret skal være et sentralt register som skal drives ved bruk av moderne datateknologi. Videre vil det være forskjeller med hensyn til hvilke båter som er registreringspliktige. Etter forslaget vil fritids- og småbåt med fast havn her i landet, samt båter som brukes her i landet av person med fast oppholdssted i Norge, være registreringspliktig. Unntatt fra registreringsplikten blir båter som er mindre enn 4,5 meter. Dette gjelder dog bare dersom de ikke er utstyrt med motor. Båter med lengde 4,5 meter eller mer blir unntatt på vilkår av at de verken har seil eller motor. Båter som pliktes registrert i henhold til andre lover blir ikke omfattet av denne loven.

Det foreslås at registeret administrativt legges under Finansdepartementet. Departementet tar sikte på at det skal legges til og bygges opp av Toll- og avgiftsdirektoratet.

Det foreslås at loven, med unntak av kap. II, iverksettes straks, og at kap. II iverksettes og gjeldende lov oppheves fra det tidspunkt Kongen bestemmer.

Forslaget bygger på en utredning fra en interdepartemental arbeidsgruppe nedsatt av Finansdepartementet. Gruppen hadde primært som mandat å legge frem utkast til ny lov om registrering av fritidsbåter.

I proposisjonens kap. 2 angis bakgrunnen for forslaget. Det fremgår der at dagens registreringssystem for fritids- og småbåter er beheftet med betydelige mangler - noe som innebærer at de lokale registrene ikke er egnet til å ivareta vesentlige offentlige oppgaver og hensynet til private interesser og brukere. I kap. 3 gjennomgås de ulike behov for et nytt sentralt fritids- og småbåtregister. I kap. 4 angis registreringsordninger i andre land. I kap. 5 redegjøres for alternative muligheter, herunder om det nye registeret bør være offentlig eller privat, om registrering bør være frivillig eller pliktig, og om det bør etableres et helt nytt register eller en videreutvikling av eksisterende registre. I kap. 6 omtales organiseringen av registeret, herunder hvilket departement som skal ha det overordnede ansvar. I kap. 7 angis de økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget, og det fremgår at etableringskostnadene er anslått til mellom 20 og 30 mill. kroner og de løpende driftsutgiftene til om lag 7,5 mill. kroner i et ordinært driftsår. I kap. 8 gjennomgås lovutkastet. Høringsinstansenes uttalelser og departementets kommentarer er inntatt under de aktuelle bestemmelser.

2. BAKGRUNN

Bakgrunnen for at det nå foreslås nye regler, er i hovedsak at dagens lokale og manuelle småbåtregistre som føres i hvert politidistrikt, ikke i tilstrekkelig grad ivaretar hensynet til de offentlige og private brukere som har behov for korrekte opplysninger om båter og båteiere. Dette skyldes dels at seilbåter ikke omfattes av registreringsplikten og at dagens registre er beheftet med betydelige feil og mangler samt at det ikke er noe sentralt register som samler alle opplysningene.

Arbeidsgruppen anslo det totale antall fritids- og småbåter i Norge til om lag 500 000. Av disse er omlag 380 000 motordrevne båter registrert i politiets småbåtregistre. Det frivillige seilbåtregisteret omfatter ca 8 000 seilbåter. Videre er ca 2 500 større fritidsbåter registrert i det nasjonale skipsregisteret (norsk ordinært skipsregister - NOR). Det overskytende består av seil- og motorbåter som er uregistrerte. Det har i lang tid vært kjent at gjeldende registre er mangelfulle, og det har i flere år i en rekke ulike sammenhenger pågått et arbeid med sikte på å få ryddet opp i dette - f.eks. gjennom etablering av et sentralt båtregister.

Båtlivutvalget gikk i NOU 1978:32 «Fritidsbåten» inn for å opprettholde den lokale registerordningen, men at registeret måtte inneholde opplysninger som var nødvendige for sjøfartsmyndighetene, Det Norske Veritas, hovedredningssentralene, politiet og eventuelt avgiftsmyndighetene. Utvalget mente at dersom det av andre grunner, som f.eks. avgiftsoppkreving, er behov for et sentralregister, burde registeret knyttes til fiskebåtregisteret, subsidiært at registeret ble lagt opp etter mønster av motorvognregisteret og eventuelt koplet til dette.

Skiftende regjeringer har i årene siden hatt registrering av fritids- og småbåter på dagsorden. Enkelte grupperinger har understreket behovet for et sentralregister mens andre har vært tvilende til hvorvidt kostnadene ved en slik etablering ville stå i forhold til nytten av registeret.

I 1985 tok Justisdepartementet opp med daværende Handelsdepartement spørsmålet om å oppheve lov om registrering og merking av småfartøyer. Bakgrunnen var at årsavgiften på båter ble opphevet samme år og at politiet hadde behov for å bli avlastet for denne type oppgaver. Sjøfartsdirektoratet gjennomførte en høringsrunde om spørsmålet og samtlige høringsinstanser som uttalte seg, gikk imot opphevelse av loven. På denne bakgrunn ble spørsmålet om opphevelse stilt i bero.

I 1988 foreslo daværende regjering innført årsavgift basert på båtenes forsikring. Stor-

tingsflertallet avviste forslaget begrunnet med at en eventuell årsavgift måtte baseres på et sentralt register og uttalte i Innst. S. nr. 13 for 1987-88 at «gjeninnføring av årsavgift på lystbåter må skje på det grunnlag som tidligere er fastsatt. Arbeidet med å opprette et sentralt register bør derfor forseres.»

I 1989 gav Finansdepartementet i oppdrag til Statens Datasentral a.s (SDS) å utrede etablering av et sentralt båtregister. SDS pekte i sin rapport på at det i registersammenheng er en rekke samfunnsmessige problemer forbundet med fritids- og småbåtflåten. Dette gjelder i første rekke problemer knyttet til identifisering av båt og båteier i forskjellige situasjoner. SDS konkluderte bl.a. med at det ut fra formålet om å dekke ulike interessenters behov for hurtig og sikker tilgang til oppdatert, korrekt informasjon om båter og eierforhold, er nødvendig å etablere et sentralt båtregister.

Senere er saken omtalt i de årlige budsjett-dokumenter.

3. BEHOVET FOR ET SENTRALT FRITIDS- OG SMÅBÅTREGISTER

3.1 Innledning

En rekke land har funnet det hensiktsmessig å etablere ordninger for registrering av båter. I Norge ble det allerede i 1943 innført merkeplikt for småbåter (motordrevne fritidsbåter). Bakgrunnen den gang var ønsket om å kunne føre kontroll med at denne type farkoster ikke ble brukt til illegal virksomhet. Etter krigen ble ordningen vurdert på ny, men da med bakgrunn i at det ville være ønskelig å kunne identifisere farkoster som bl.a. kunne påføre skade på fiskeutstyr i sjøen. Registreringsordningen ble ved lov av 1948 besluttet opprettholdt og i hovedsak har systemet, både når det gjelder form og innhold, vært uforandret.

3.2 Arbeidsgruppen og høringsuttalelser

Høsten 1991 nedsatte Finansdepartementet en arbeidsgruppe med mandat å legge frem utkast til lov om registrering av fritidsbåter. Mandatet forutsatte at loven skulle gi grunnlag for sentral registrering med avgrensning av hvilke båter som skal omfattes av registerloven. De økonomiske og administrative konsekvensene ble forutsatt utredet, herunder kontrollkonsekvensene og ansvarlig departement. Ved siden av å utarbeide utkast til lov, gjennomgikk arbeidsgruppen de ulike behov for et register.

Arbeidsgruppens utredning ble den 29. september 1992 sendt på høring til 85 instanser som omfattet departementer, fylkesmenn,

fylkeskommuner, offentlige registre og brukerorganisasjoner. Høringsfrist var 15. januar 1993. Departementet har mottatt 52 uttalelser med merknader til sentrale punkter. I tillegg har departementet mottatt uttalelser fra instanser som ikke stod på departementets høringsliste, bl.a. politikamre.

Med få unntak ser høringsinstansene opprettelse av et sentralt EDB-register for båter som nyttig til mange formål.

Brukerorganisasjonene representert ved Kongelig norsk motorbåtforbund, Oslofjorden Båteierunion, Norges Seilforbund, Norges Båt- og Motorforhandleres Forening, Norges Fritidsfiskarlag og Norges Fritids- og småfiskarforbund er imidlertid imot sentralregister. Disse har spesielt vist til at opprettelse av et register av dette omfang ikke står i forhold til kostnadene, og at et slikt register vil muliggjøre nye avgifter.

Norges Båtbransjeforbund er i utgangspunktet positiv til opprettelse av et sentralt register, men har tilkjennegitt en viss skepsis dersom registeret tas i bruk til avgiftsbelegging av båtlivet.

Nedenfor gjennomgås de viktigste hensyn og behov som høringsinstansene har pekt på.

3.2.1 Ønsket om et pålitelig og fullstendig register

Ønsket om å etablere et pålitelig og såvidt mulig, fullstendig register med lett tilgjengelighet er av mange høringsinstanser fremhevet som en selvstendig grunn for å erstatte nåværende lokale småbåtregistre med et sentralt EDB-register. Først gjennom et slikt register vil en kunne nyttiggjøre seg informasjon om fritids- og småbåtflåten. Mange har vist til at de store manglene med dagens registreringsordning fører til at formål som slike registre skal kunne anvendes til, ikke blir ivaretatt.

Et nytt sentralregister vil være et registerverktøy slik at troverdig informasjon raskt skal kunne gjøres tilgjengelig for å;

- klarlegge eierforhold ved kjøp og salg av båter,
- identifisere båter og båteiere i forbindelse med etterforskning av straffbare forhold som bl.a. tyveri, skadeverk, kollisjoner/påkjørsler m.v. og oppspore eiere ved leteaksjoner etter savnede og/eller forliste båter,
- motvirke ulovlig innførsel av båter m.v.,
- kunne bedre den samfunnsmessige planlegging og forvaltning i forhold til miljø og kyst- og båtliv,
- få en bedre og mere effektiv skatte- og avgiftsinnfordring og kontroll,
- kunne etablere en obligatorisk ansvarsforsikring for båter,
- få bedre sikkerhet ved kontroll av pant og evt. heftelser på båter, samt bedre mulighetene for informasjon, statistikk, sivilberedskapsplanlegging m.v.

3.2.2 Identifisere båter og båteiere ved etterforskning av straffbare forhold som bl.a. tyveri, skadeverk, kollisjon/påkjørsel m.v., og oppspore eiere ved leteaksjoner etter savnede og/eller forliste båter

Flere av høringsinstansene ser et register som omfatter alle fritids- og småbåter som et viktig verktøy for politiets arbeide. Dette gjelder både håndtering av forhold som har med sikkerheten til sjøs å gjøre og ulovlig bruk av småbåter, eller indirekte, etterforskning av saker der småbåter har vært anvendt i tilknytning til andre straffbare forhold.

Således vil opplysninger fra registeret samt entydig merking av båter kunne lette etterforskning og føre til oppdagelse ved tyveri, skadeverk, kollisjoner/påkjørsler, promillekjøring, miljøkriminalitet og smugling av båt, narkotika og annet. Enkelte har også pekt på at det er behov for opplysninger fra et slikt register for å kunne videreføre og håndheve bestemmelser om fartsbegrensning til sjøs.

Et entydig registreringsmerke på båten vil dessuten i seg selv kunne ha en forebyggende virkning, idet sannsynligheten for oppdagelse, gjenkjennelse og sanksjoner vil øke.

Kongelig norsk motorbåtforbund mener derimot at politiets småbåtregistre ivaretar alle nødvendige kontrollhensyn av fritids- og småbåtflåten.

3.2.3 Motvirke ulovlig innførsel av båter m.v.

Smugling av narkotika og alkohol foregår ofte ved bruk av fritids- og småbåter. Dessuten smugles en rekke båter til landet på egen kjøp. Selv om det er etablert meldingsrutiner for båter som eksporteres under vanlige eksportprosedyrer, er faren for smugling av båter og motorer hvor handelen foregår mellom private tilstede. Pålagt registrering, entydig merking av farkosten og mulighet for hurtig tilgang på data om eier m.v. vil effektivisere tollvesenets kontroll og antakelig fange opp enkelte smuglingsprosjekt.

3.2.4 Bedre den samfunnsmessige planlegging og forvaltning i forhold til miljø og kyst- og båtliv

Fritids- og småbåtene gir et viktig grunnlag for rekreasjon og friluftsliv. Særlig i sentrale kyststrøk gir båtlivet betydelige oppgaver for

det offentlige i forhold til arealplanlegging og tilrettelegging.

En rekke høringsinstanser har pekt på at registeret vil være et nyttig verktøy for miljøarbeidet både sentralt og lokalt for ulik planlegging og tilrettelegging av miljøtiltak og kyst- og båtlivet.

I den forbindelse nevnes at staten i lang tid har engasjert seg i planleggings-, sikrings- og tilretteleggingstiltak for båtliv og kystnært friluftsliv. For allmennheten er det sikret store sammenhengende områder som skjærgårdsparkene i Telemark og Agderfylkene. I skjærgårdsparkene vil det bli tilrettelagt for friluftsliv og båtliv. Ute i skjærgården vil tilretteleggingen bli gjennomført på en enkel naturvennlig måte. I tillegg vil det på enkelte steder nær byer og tettsteder eller på sentrale steder i forhold til båtledene bli tilrettelagt servicebygg for båtlivet med muligheter for vask, dusj, toalett, avfallstømming, vannforsyning m.v. Det vil bli laget forvaltningsplaner for skjærgårdsparkene, herunder også opplegg for informasjon.

Videre nevner en at Miljøverndepartementet gjennom Oslofjordprosjektet har medvirket til en oppgradering av skjøtsel og drift av friluftsområdene i Oslofjorden. Gjennom organisering av driftsoppgavene i særskilte driftsområder og -enheter og investeringer i egnet båtmateriell er det etablert en egen skjærgårdstjeneste for området. Denne modellen vil med nødvendige tilpasninger danne mønster for organiseringen og skjøtelses- og driftsoppgavene også i skjærgårdsparkene. Det vil bli vurdert å videreføre arbeidet med skjærgårdsparker og skjærgårdstjeneste til nye områder.

Miljøverndepartementet har fremhevet at etablering av en ordening for gjenvinning av plastbåter vil være ønskelig, og at et sentralt register i denne forbindelse vil være et hensiktsmessig hjelpemiddel. Et register kan bidra til en effektiv innsamling og utvikling av gjenvinningsordninger. Særlig større båter som blir etterlatt som vrak i strandsonen kan bli et miljøproblem for sårbar natur i sentrale kyststrøk. For å kunne motvirke forurensning og medvirke til effektiv gjenvinning bør et båtregister som ledd i et vrakinnsamlingsystem av denne grunn omfatte alle vanlige forekommende fritids- og småbåttypene. Et innsamlings- og gjenvinningsopplegg bør baseres på offentlig registrering og kontroll og teknisk/økonomisk nødvendig tilrettelegging med utgangspunkt i eierens og brukerens ansvar. Spørsmålet om hensiktsmessige innsamlings- og gjenvinningsordninger vil bli utredet nærmere av Statens forurensningstilsyn.

3.2.5 Bedre og mere effektiv skatte- og avgiftsinnfordring og kontroll

Et eventuelt fremtidig avgiftssystem knyttet til fritids- og småbåter vil være avhengig av et ajour sentralregister over de avgiftspliktige objekter og subjekter for å kunne håndtere utskrivings- og innkrevingsarbeide og den etterfølgende kontroll med at avgifter blir betalt.

Skattemyndighetene har videre generelt et behov for bedre kontroll i forbindelse med skatteliggingen. Et sentralregister vil være til nytte ved bl.a. fastsettelse av skattepliktig formue og ellers bidra til en bedre og mere effektiv skatteinnfordring.

3.2.6 Obligatorisk ansvarsforsikring

Økning av antall fritids- og småbåter gir stigende risiko for ulykker særlig i våre nære havområder. Dette gjelder dels i forhold til annen fritidsbruk av sjøområdene, men også i forhold til andre brukere som kystfiskere og oppdrettsnæringen m.v.

Innføring av en obligatorisk ansvarsforsikring for båter har derfor ofte vært omtalt i tilknytning til spørsmålet om et sentralt båtregister. Langt de fleste uttalelser understreker dette behov. Norges fiskarlag, som representerer en stor gruppe som berøres, har tatt opp spørsmålet i sin uttalelse og anfører bl.a. at:

«Norges fiskarlag har flere ganger tatt opp spørsmålet om etablering av et sentralt register for fritidsbåter i forbindelse med krav om at det må innføres en obligatorisk ansvarsforsikring for denne delen av flåten.»

Båtlivutvalget foreslo i NOU 1978:32 at det burde gjennomføres en tvungen ansvarsforsikring av fritidsbåter. Arbeidet med spørsmålet om obligatorisk ansvarsforsikring hører under Justisdepartementet. Dette arbeidet har vært stilt i bero i påvente av et sentralt båtregister.

Fra enkelte av brukerorganisasjonene er det fremholdt at organisasjonene har foranlediget at det er etablert frivillige forsikringsordninger med den følge at flere båteteiere nå har forsikret sine båter.

3.2.7 Informasjon, statistikk, pantsetting, sivilberedskapsplanlegging m.m.

Enkelte høringsinstanser har spesielt fremhevet behovet for informasjon og statistikk fra et oppdatert fritids- og småbåtregister. Flere har pekt på at det er behov for et register over alle båter for å kunne nå frem til båteteiere med informasjon av ulik type. På miljøsidene vil dette gjelde ulike planleggingsformål sentralt og i fylker og kommuner ved utbygging

av havner, opplagsplasser, bruken av sjøarealer, oppsynsvirksomhet og gjenvinningsanlegg.

Forsvaret ønsker data for å planlegge bruk av båter i forbindelse med evakuerings- og tilbringertjeneste. For den sivile beredskapsplanlegging er det utarbeidet bestemmelser om rasjonering og restriksjoner for leveranse og bruk av oljeprodukter for oljeforsyningskriser i fredstid. Et av bruksområdene som kan tildeles kvoter, er fritids- og småbåter. Någjeldende registrering er lagt til grunn for rasjoneringsbestemmelsene og det vil være naturlig å utnytte et båtregister ved videre revisjon av disse bestemmelsene.

Også private interesser kan dra nytte av et fritids- og småbåtregister. Forsikringssekskapene gis bedre muligheter for undersøkelser ved tyveri av båter og ved mistanke om forsikringssvindler. Kjøpere av båt vil være interessert i å få verifisert de opplysninger som gis om båtens eierforhold m.v. Som det senere vil fremgå, foreslås imidlertid at registeret ikke skal kunne brukes til eller utleveres til kommersielle formål.

Fra et panterettslig og tinglysmessig synspunkt er det ønskelig med sikker informasjon om båter, mest mulig lik den som allerede er etablert for motorvogner. Både båtbransjen og finansieringsinstitusjonene har behov for å få tinglyst salgspant/innkjøpslån i båter. Dette vil innebære bedre kredittsikring på området og større mulighet for potensielle båtkjøperne til å unngå konflikt med tidligere rettighetshavere. For arbeidet med Løsøreregisteret ville dette bety forenkling og kvalitetsforbedring.

Registeret kan også brukes av namsmyndighetene ved tvangsfullbyrdelse.

3.3 Finansdepartementets kommentarer

Tanken om å etablere et sentralt fritids- og småbåtregister har som nevnt vært gjenstand for vurdering i Stortinget, ulike komiteer og departementer i tilknytning til problemstillinger som miljøvern, kontroll samt avgifter og ulike planleggingsformål.

Departementet viser til høringsuttalelsene som klart bekrefter et behov for et slikt båtregister. Sentrale instanser har også pekt på viktigheten av at båtregisteret bør gjøres så fullstendig som mulig, d.v.s. at det inneholder nødvendig informasjon om de båter brukerne er interessert i data om, og at informasjonen både er ajour og lett tilgjengelig. Det er departementets forutsetninger at båtregisteret så langt som mulig skal legges til rette for å ivareta disse behov.

Når registeret er bygget opp og satt i drift

vil det umiddelbart kunne benyttes for ivaretagelse av de fleste sentrale oppgaver som nevnt i kapitlene foran (f.eks. ved planleggingsvirksomhet lokalt og sentralt, ved identifisering av båter ved etterforskning av straffbare handlinger som bl.a. tyveri, skadeverk, kollisjoner/påkjørsler m.v. og bekjempelse av ulovlig innførsel og oppsporing ved leteaksjoner). Likeledes bør registeret umiddelbart kunne tas i bruk i skattemyndighetenes arbeid med ligningskontrollen. Interesserte vil også kunne klarlegge eierforhold ved kjøp og salg.

Enkelte virkninger av registeret vil først skje dersom det iverksettes andre tiltak. Dette gjelder f.eks. dersom Stortinget i fremtiden innfører en avgift på båter basert på opplysninger i båtregisteret, og dersom Stortinget innfører obligatorisk ansvarsforsikring for båter. Det samme gjelder også dersom det senere vedtas innført et vrakingsssystem for båter. Felles for alle disse er at registeret vil gi grunnlag for iverksettelse av tiltakene.

4. KORT OM REGISTRE I ANDRE LAND

Henvendelser til en del europeiske land viste at flere av disse har regler om sentral registrering av fritids- og småbåter. Det er ikke noe fast mønster verken når det gjelder hvilke båter som er omfattet eller organiseringen av registrene.

På *Island* er det etablert et sentralt register for alle båter med en lengde på 6 meter eller mer. Det er ingen spesielle regler for «fritidsbåter». Ordningen administreres av det islandske sjøfartsverk.

Registeret over fritidsbåter i *Finland* føres av lensstyrelsene og omfatter båter hvor effekten av utenbords eller innenbords motor overstiger henholdsvis 20 hk eller 50 hk. Seilbåter og motorseilbåter pliktes ikke registrert.

I *Frankrike* er det et sentralt, landsomfattende båtregister som gjelder alle båter som har minimumsmål på 1,20 x 2,75 meter. Registeret omfatter alle båter som nyttes på vannveiene og oversjøiske områder. I tillegg føres et eget sentralregister over stjalne båter. Dette er et internt politiregister.

Nederland har flere former for registrering av båter og alle omfatter fritids- og småbåter. Et register, hvor ca 10 000 båter er registrert, gjelder større båter. Det er også en særskilt registreringsordning for hurtiggående båter samt et register over stjalne båter og motorer. I tillegg er det ordninger med lokal registrering mere ut fra lokale formål. Det er bl.a. ofte plikt til å ha spesielle merkeanordninger for særskilte reisestrekninger.

I Danmark er det ingen offentlig registrering av båter. Det er derimot knyttet en avgift til staten på forsikring av båter som er hjemmehørende i Danmark. Avgiften omfatter de til en hver tid forsikrede båter uten at det er forsikringstvang.

I Sverige er det sentrale fritidsbåtregister nedlagt begrunnet med at den samfunnsmessige nytteverdi av fritidsbåtregisteret - spesielt begrunnet med kontroll- og sjøsikkerhetshensyn - ikke sto i forhold til kostnadene som drift av systemet innebar. Registrering i Sverige skjer nå i privat regi og er frivillig.

I EU er det gjennomført en utredning om hvilken type småbåtregistre medlemslandene har og om behovet for eventuelle tiltak på fellesskapsnivå. Utredningen er foreløpig ikke fulgt opp.

5. ALTERNATIVE MULIGHETER FOR BÅTREGISTER

5.1 Innledning

Fra gjennomgangen av andre lands registre fremgår at det foreligger flere alternative opplegg for registrering av båter. For noen land kan det være et begrenset bruksområde som har vært utslagsgivende for valg av f.eks. lokale løsninger. Disse land kan dessuten ha en eller flere sentrale løsninger i tillegg til bruk for sentrale formål. Andre land har ut fra sin håndtering av andre offentlige oppgaver valgt mere fylkesvise løsninger. Slike alternative opplegg har også vært fremme i den norske debatten.

5.2 Offentlig eller privat register

De enkelte politikamre er registerholdere for dagens småbåtregistre. Dessuten håndterer ulike instanser en rekke offentlige registre for ivaretagelse av flere samfunnsbehov knyttet til skip, fiskefartøy og radiokommunikasjon. Også på andre områder er det flere registre som drives av og er tilrettelagt av det offentlige. Enkelte brukerorganisasjoner og forsikringsselskap har etablert frivillige registre ut fra egne behov.

Finansdepartementet mener at et fremtidig sentralregister for fritids- og småbåter bør ivareta en rekke ulike formål. Registeret bør opprettes i medhold av lov og drives av offentlige myndigheter. Dette gjelder ikke minst for en eventuell innføring av årsavgift på båter og krav om obligatorisk ansvarsforsikring.

5.3 Frivillig eller pliktig registrering

Som nevnt bør et fremtidig register kunne ivareta en rekke behov. Etter departementets mening vil et register basert på frivillighet være uegnet når det gjelder å ivareta offentli-

ge behov. Men samtidig må regelverket utformes slik at det trekkes en klar grense mellom registreringspliktige og ikke registreringspliktige båter.

Departementet mener imidlertid at det kan være flere grunner for at en eier av ikke registreringspliktig båt kan ha ønske om å være registrert, f.eks. av sikkerhetsmessige grunner. Registreringsmyndigheten bør ved utformingen av registeret ta hensyn til dette.

5.4 Nytt register eller videreutvikling av eksisterende registre

Enkelte høringsinstanser fremholder at det vil være mere rasjonelt å bygge ut dagens registreringsordninger hos politiet isteden for å opprette et helt nytt register.

Departementet viser i denne forbindelse til at det både ut fra et tids- og kostnadsaspekt legges opp til at det nye registeret i stor grad vil bygge på data som finnes i eksisterende registre. Imidlertid må det kunne stilles høyere krav til et fremtidig båtregister særlig når det gjelder tilgjengelighet. Dette spesielt for å dekke de behov brukere som politi, tollvesenet og redningstjenesten kan ha. Departementet vil derfor hevde at oppbygging og drift av et sentralt register til bruk som tidligere omtalt, av flere grunner vil være mere rasjonelt enn om de enkelte politikamre hver for seg skulle håndtere registerspørsmålet.

6. ORGANISERING

Någjeldende lov av 3. desember 1948 nr. 3 om registrering og merking av småfartøyer hører under Utenriksdepartementet. Flere høringsinstanser har pekt på at det nye båtregisteret så vidt mulig bør legges under et departement med stor brukerinteresse. Det er videre anført at det sentrale operative ansvaret for båtregisteret, med kvalitetssikring av data og oppfølging av rutiner for vedlikehold, samt tilrettelegging for eksternt bruk bør legges til en sentral myndighet som har kompetanse på denne type registeroppgaver.

Flere av høringsinstansene har pekt på nytten et sentralt båtregister vil ha for den offentlige kystforvaltning, men er usikre på om fordelene står i rimelig forhold til omkostningene.

Departementet mener at spørsmålet om hvilken offentlig instans som skal ivareta arbeidet med båtregisteret bør vurderes ut fra hva som er hensiktsmessig i forhold til formålet med registeret. Bakgrunnen for arbeidet med båtregistersaken har i stor grad vært knyttet til en mulig fremtidig båtavgift. Et register vil dessuten forenkle kontrollen med skatteligningen, fastsettelse av den skatte-

pliktige formue og bidra til en bedre og mer effektiv skatteinnfordring. Regjeringen har derfor funnet det naturlig at registerets administrative tilhørighet er Finansdepartementet med ansvar for utarbeidelse av lov, forskrift og retningslinjer, samt at dette departement er øverste forvaltnings-/klageinstans i saker knyttet til registrering av fritids- og småbåter.

Arbeidsgruppen har i sin utredning under økonomiske konsekvenser bl.a. pekt på at kostnadene ved innføring av et sentralregister vil avhenge av valg av etat for etablering og drift av båtregisteret. I dag er det i staten i drift registersystemer for biler hvorav deler kan nyttiggjøres i forbindelse med båtregistrering.

Det kan være naturlig at registeret bygges opp i regi av Toll- og avgiftsdirektoratet, da en her har god kompetanse for oppbygging og drift av liknende registre f.eks. av motorkjøretøyer. Dette direktorat har et godt utviklet edb-miljø og administrerer i dag flere sentrale registerordninger, bl.a. for utskrivning og innkreving av bilavgiftene.

Spørsmål om lokalisering av dette registeret har vakt betydelig interesse, og en rekke kommuner har rettet henvendelse om dette til departementet. Etter Finansdepartementets mening bør i prinsippet spørsmålet om lokalisering av registeret bero på hvilke av toll- og avgiftsetatens fagmiljøer som er best egnet til å løse oppgaven med drift av et slikt omfattende sentralt register. Dette for å oppnå fordelene ved å integrere selve det fysiske dataregisteret med tollvesenets øvrige sentrale drift. Departementet legger imidlertid opp til at lokaliseringen av registeret besluttes endelig etter at det forprosjektet som er omtalt i kap. 7, er avsluttet.

Arbeidsgruppen har forutsatt at det må være et lokalt apparat som er lett tilgjengelig for publikum og som bl.a. må ha myndighet til å føre en viss dokumentkontroll samt følge opp at registreringsplikten overholdes. Videre må den lokale myndighet kunne tildele registreringsnummer og foreta utlevering av kjennermerker. Da det tas sikte på at Toll- og avgiftsdirektoratet skal være ansvarlig for drift av registeret, er det naturlig at tollvesenet har hovedansvaret for de lokale rutinene. Det er videre departementets oppfatning at politiet fortsatt må være tillagt medansvar for etablering av båtregisteret og senere drift, herunder kontroll. Arbeidsgruppen har da også anslått at politiet årlig vil bruke 6 årsverk i forbindelse med registrering av kjøp og salg av båter samt kontroll.

Alle kystkommuner har en ordning for registrering av fiskebåter. Registeret administreres av Fiskeridirektoratet ved lokale merketil-

synsmenn. For at registreringsmyndigheten skal være så lett tilgjengelig som mulig for publikum når det gjelder spørsmål m.v. knyttet til fritids- og småbåter, kan det være aktuelt å trekke også denne tjenesten inn i de lokale funksjonene.

7. ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

Forventede nyttegevinster av et sentralt båtregister er beskrevet i kap. 3 om behovet for et sentralt båtregister. Virkningene som forventes er i hovedsak knyttet til økt tilgjengelighet av informasjon som vil forenkle en rekke offentlige oppgaver. Dette er særlig relevant for etterforskningen av straffbare handlinger, bekjempelse av ulovlig innførsel av båter m.v., og samfunnsmessig planlegging på områder som både gjelder forvaltningen av miljø og kyst- og båtlivet generelt. I tillegg forventes forenkling i håndteringen av en eventuell fremtidig ansvarsforsikring for båter. Ved en eventuell fremtidig innføring av en avgift på fritids- og småbåter vil et register være av avgjørende betydning for forvaltningen av et avgiftssystem.

Kostnadsanslagene for etablering og drift av et båtregister er beheftet med betydelig usikkerhet. Kostnadene vil i stor grad være avhengig av tilpasninger i aktuelle EDB-systemer og løsninger. Det er nødvendig med et forprosjekt til nærmere konkretisering av systemløsninger og kostnadsanslag. Forprosjektet er beregnet til å koste 2 mill. kroner.

Nedenstående kostnadsanslag er basert på at eksisterende datakraft og systemløsninger for likeartede oppgaver (f.eks. i tilknytning til bilavgiftene) sentralt i Toll- og avgiftsdirektoratet kan benyttes.

Etableringsfasen for et sentralt båtregister vil ventelig strekke seg over en periode på 2 år, hvor man investerer i systemløsninger og datainnsamling, samtidig med at den ordinære driften og kontrollen gradvis opptrappes.

Forventede statlige merutgifter i etableringsfasen vil samlet utgjøre mellom 20 og 30 mill. kroner fordelt over to år, herav 6-8 mill. kroner til EDB- og systemløsninger. I etableringstiden vil det også være nødvendig å arbeide med en del tilpasninger av EDB-løsninger og kommunikasjon. Kostnadene med et slikt prosjekt er av SDS beregnet til 5-6 mill. kroner fordelt på 2 år. I etableringstiden vil det også medgå lønnsutgifter som i det første året er anslått til 1,15 mill. kroner og i det neste året til 4,75 mill. kroner. Det er her forutsatt at det i det første året vil medgå ca 10 årsverk, og i det neste året ytterligere 22 årsverk. Kostnader til kontor og arbeidsplassetableringer

er anslått til 3 mill. kroner fordelt på de to første årene.

Når det gjelder nærmere konkretisering av kostnadene i etableringsfasen, vises det til forslaget om forprosjekt.

I et ordinært driftsår vil samlede driftsutgifter ved et sentralt båtregister være anslagsvis 7,5 mill. kroner, herav om lag 6,5 mill. kroner i lønnsutgifter og 1 mill. kroner i EDB-drift. I kalkylene her er det forutsatt en viss medvirkning fra politietaten i kontrollvirksomheten. Arbeidsgruppen har anslått at det i dag anvendes 12 årsverk i politiet til drift av politiets båtregister. I følge arbeidsgruppen vil 6 av disse kunne anvendes til andre formål eller innspares. De øvrige 6 er forutsatt anvendt i kontrollvirksomhet i samarbeid med tollvesenet.

Det vises til kap. 8.4.6 om gebyr m.m., der finansiering av registeret ved hjelp av gebyrer er drøftet.

8. DEPARTEMENTETS MERKNADER TIL DE ENKELTE PARAGRAFER

8.1 Innledning

Arbeidsgruppen foreslo loven inndelt i fire kapitler:

- Kap. I Innledende bestemmelser,
- Kap. II Bestemmelser om hvilke båter som skulle omfattes av registreringsplikten,
- Kap. III Forskjellige bestemmelser om innsynsrett og utlevering av opplysninger fra registeret, kontroll og ulike reaksjoner ved overtredelser,
- Kap. IV Regler om ikrafttredelse.

Ingen av høringsinstansene har kommentert forslag til kapittelinndeling i loven.

Departementet anser arbeidsgruppens forslag til kapittelinndeling som hensiktsmessig.

Arbeidsgruppen foreslo i sitt utkast til § 4 i loven at det skulle gis en egen definisjon av begrepene «fritidsbåt» og «hjemhavn». Departementet antar at det ikke er behov for egne definisjoner, og foreslår at gruppens utkast til bestemmelse om dette ikke innarbeides i loven.

8.2 Til lovens tittel

Någjeldende lov har følgende tittel: «Lov om registrering og merking av småfartøyer». Arbeidsgruppen foreslo at lovens tittel skulle være «Lov om registrering av fritidsbåter».

Sjøfartsdirektoratet mener på bakgrunn av at det kun vil være aktuelt å registrere båter under 15 meters lengde (større båter er registreringspliktige i skipsregisteret), at det vil være vel så naturlig å kalle registeret for

«småbåtregisteret». Også Justisdepartementet har pekt på dette, jfr kap. 8.3.3.

Departementet viser til at både begrepene «fritidsbåtregisteret» og «småbåtregisteret» kan benyttes som betegnelse for registeret. Begrepet «fritidsbåt» synes oftest brukt i daglig tale, og er muligens mer anvendt enn begrepet «småbåt» selv om sistnevnte inngår i någjeldende lovbetegnelse. Dertil kommer at spørsmålet om hvilke båter som konkret skal omfattes, uansett må reguleres nærmere i loven eller forskrift gitt i medhold av loven. Det vil også klart fremgå av loven at den gjelder båter som brukes i næringsvirksomhet eller offentlig virksomhet. Departementet mener imidlertid for å unngå enhver tvil om dette, at registeret bør betegnes som «fritids- og småbåtregisteret».

8.3 Til kapittel I

8.3.1 Til § 1 - Opprettelse av et sentralt

fritids- og småbåtregister. Organisering

I arbeidsgruppens utkast til § 3 var det foreslått en bestemmelse om organisering av registeret, hvor det ble slått fast at registeret er felles for hele landet, og føres av en registreringsmyndighet fastsatt av departementet. Videre foreslo arbeidsgruppen at departementet skulle få fullmakt til å gi forskrift om registerets organisasjon og om føring av registeret.

Enkelte av høringsinstansene har hatt innvendinger mot arbeidsgruppens opplegg.

Datatilsynet viste til at det er forutsatt at båtregisteret skal opprettes med hjemmel i lov, og at et register opprettet med hjemmel i lov er unntatt fra konsesjonsplikten, jf. personregisterloven (PRL) § 41. Datatilsynet har anbefalt at den første paragraf i loven uttrykkelig slår fast at det skal opprettes et sentralt båtregister for å tydeliggjøre at registeret er hjemlet i loven.

Brønnøysundregistrene har til arbeidsgruppens forslag til overskrift til bestemmelsen (arbeidsgruppens utkast til § 3), uttalt:

«Paragrafens overskrift bør endres til «det sentrale fritidsbåtregister». I første ledd bør fremkomme selve opprettelsen av registeret, f.eks.: «Det opprettes et sentralt fritidsbåtregister (Fritidsbåtregisteret).»

Departementet er enig med Datatilsynet i at den første paragrafen i loven bør slå fast at det skal opprettes et sentralt båtregister, og dette er innarbeidet i det fremlagte forslaget. En har videre ingen innvendinger mot å innarbeide Brønnøysundregistrenes forslag. Isteden for at dette inntas i gruppens forslag til § 3, foreslår departementet en omredigering av bestemmelsene i forhold til gruppens opp-

legg slik at bestemmelsen om opprettelse og organisering av registeret blir gitt i § 1. Det vil der fremgå at registeret skal være felles for hele landet, og at det skal føres av en registreringsmyndighet.

Departementet finner det hensiktsmessig at det fremgår av loven at registeret skal føres av en registerfører som utnevnes av departementet. Departementet tar som nevnt sikte på at registeret skal etableres av og drives av Toll- og avgiftsdirektoratet, jf. omtalen i kap. 6.

8.3.2 Til § 2 - Formål

Arbeidsgruppen foreslo at lovens første bestemmelse skulle inneholde en formålsbestemmelse og inntok dette i sitt utkast til § 1. Gruppen mente at registerets formål skulle være å danne grunnlag for kontroll og sikkerhet på sjøen, og som grunnlag for offentlig planleggingsvirksomhet, utskrivning og innkreving av skatt, avgift og toll, utarbeidelse av statistisk materiale og utgivelse av informasjon.

Justisdepartementet viser til at det bør vurderes å omformulere eller utelate formålsbestemmelsen og viser spesielt til at det ikke bør være tvil om at registeret skal kunne brukes til å gjennomføre ordningen med tvungen ansvarsforsikring. Videre viser Justisdepartementet til at det kan vise seg ønskelig å bruke registeret til andre formål enn de som arbeidsgruppen har foreslått i sitt utkast, og at det kan være hensiktsmessig å kunne åpne for det uten lovvedtak.

Datatilsynet har uttalt følgende til spørsmålet om formålsbestemmelse:

«Datatilsynet vil først presisere at det er et overordnet prinsipp i registerlovgivningen såvel i Norge som internasjonalt at formålet med opprettelse og bruk av et personregister må gå klart frem. Europarådets konvensjon vedrørende personvern i forbindelse med elektronisk databehandling av personopplysninger slår dette prinsipp fast i artikkel 5. Likeledes kan det nevnes at det nevnte utkast til EF-direktiv på området har en tilsvarende bestemmelse.

Et register skal bare brukes til det eller de formål det er opprettet for. Dersom det ønskes brukt til andre formål, må dette vurderes av tilsynsmyndigheten. Det er nødvendig å identifisere formålet for å kunne vurdere eventuelle personvernproblemer ved registeret. Dessuten har allmenheten rett til å vite hva et personregister skal brukes til.

I personregisterloven § 11, første ledd, er dette prinsipp kommet til uttrykk og det avspeiler seg i alle konsesjoner for opprettelse av personregister som gis av Datatilsynet. Vi kan også nevne at Datatilsynet i disse dager avgir et utkast til Justisdepartementet om nye forskrifter til personregisterloven, hvor formålet for det enkelte forskriftsregulerte register er klart definert.

Dersom lov om Sentralt båtregister ikke inneholder en bestemmelse om formålet med registeret, skal formålet med registeret likevel fastsettes i medhold av personregisterloven § 41, annet punktum.

Det er Datatilsynets syn at utarbeidelse av en formålsbestemmelse bør skje i forbindelse med Departementets lovforberedelse.»

Departementet har vurdert behovet for en formålsbestemmelse i loven, og en finner det i samsvar med Datatilsynets uttalelse, mest hensiktsmessig at loven har en slik bestemmelse.

Registeret vil som nevnt bl.a. i kap. 3 kunne nyttiggjøres for å tilfredsstille en rekke behov. Formålsbestemmelsen er derfor gjort vid, og er hovedsaklig bygget opp etter mønster av formålet som gjelder for Det sentrale motorvognregister (AUTOSYS) hvor det i dag fremgår at registeret bare kan nyttes til trafikksikkerhetsformål, forskning og samfunnsplanlegging, beredskapsformål, innkreving av avgifter og gebyrer i tilknytning til motorvogn og til kontroll av slike avgifter, politietterforskning og forbruksundersøkelser. AUTOSYS tillates ikke benyttet eller utlevert til kommersielle formål.

I tillegg til disse formålene mener departementet at formålsbestemmelsen for fritids- og småbåtregisteret klart bør tilkjenne at registeret skal kunne nyttes til ivaretagelse av miljøvern hensyn. En finner det videre hensiktsmessig å presisere i bestemmelsen at registeret ved siden av å kunne benyttes i forbindelse med avgiftsinnkrevingen, også skal kunne benyttes i forbindelse med innkreving av skatt og toll. Videre bør det som påpekt fra Justisdepartementet, klart fremgå at registeret skal kunne nyttes til forsikringsformål i forbindelse med gjennomføring av ordning med tvungen ansvarsforsikring. Selv om det til en viss grad kan dekkes gjennom de øvrige formål (særlig trafikksikkerhetsformål til sjøs), mener Finansdepartementet at det er hensiktsmessig at det klart tilkjenne at registeret skal kunne nyttiggjøres til informasjon. På samme måte som for AUTOSYS mener departementet at registeret ikke bør brukes til kommersielle formål.

Departementet viser i denne forbindelse til at opplysninger fra registeret kan utgis i henhold til reglene i offentlighetsloven, jf. § 12 i lovforslaget og kap. 8.5.5. Departementet forutsetter at vegstyret skal kunne brukes av namsmyndighetene ved tvangsfullbyrdelse.

8.3.3 Til § 3 - Lovens virkeområde

Bestemmelsen angir lovens anvendelsesområde - både saklig (første og annet ledd) og geografisk (tredje ledd).

a) Lovens saklige anvendelsesområde:

Arbeidsgruppen foreslo at lovens saklige virkeområde skulle være slik at den omfattet båter som enten hadde hjemhavn i Norge eller som hovedsaklig ble benyttet i Norge.

Flere av høringsinstansene har pekt på at det pga av faren for dobbeltregistrering kan være uheldig med registreringsplikt for utenlandske båter.

Videre er det vist til at det ved en eventuell kontroll, vil være vanskelig å påvise i hvilke farvann et fartøy hovedsaklig brukes, da moderne lystfartøyer på kort tid kan ferdes over store avstander.

Sjøfartsdirektoratet har dessuten vist til at arbeidsgruppen i sin rapport foreslo at «Loven gjelder ikke fritidsbåt som er registrert i annet lovpliktig register», og at dette kan skape tvil om båter som kan registreres frivillig i skipsregisteret (jf. sjøloven § 11). *Sjøfartsdirektoratet* foreslår istedet «når den ikke er registrert i henhold til andre lover».

Utenriksdepartementet og *Skipsregistrene* har vist til at registreringsplikten i arbeidsgruppens forslag til lov er knyttet til «hjemhavn», og at dette begrepet lett vil kunne forveksles med sjøfartslovens begrep «hjemsted». Det bør således benyttes et annet begrep for å betegne småbåtens fortøyningshavn.

Justisdepartementets lovavdeling har hatt merknader vedrørende spørsmålet om loven skal gjelde næringsbåter eller båter som brukes i offentlig virksomhet, og uttalt:

«For øvrig fremgår det ikke av lovutkastets ordlyd at småbåter som brukes i næringsvirksomhet eller offentlig virksomhet, også skal registreres, f.eks. taxibåter og politibåter m.v. For å forebygge uklarhet i praksis på dette punkt, bør en enten generell tale om småbåter i stedet for fritidsbåter, eller i det minste innta en klargjørende bestemmelse f.eks. som et nytt annet ledd i § [3].»

Finansdepartementet mener at loven bør gjelde alle fritids- og småbåter som har fast havn her i landet. Loven bør videre gjelde alle båter som brukes her i landet. I lovutkastets § 4 er det angitt nærmere hvilke båter som skal registreres og om unntak fra registreringsplikten.

Departementet er enig i at begrepet «hjemhavn» ikke bør brukes i loven. For å unngå forvekslinger foreslås at det i istedet benyttes begrepet «fast havn».

Begrepet vil om nødvendig bli nærmere definert eller avgrenset i forskrift. Departementet viser til at lovens anvendelsesområde alternativt kunne vært knyttet kun til eierens bosted eller domisil. Departementet anser imidlertid en slik avgrensning lite treffende i

forhold til båtregisterets ulike formål slik de er angitt i lovutkastet § 2. Dersom loven kun skulle gis anvendelse på eiere med bosted (domisil) i Norge vil loven og registreringsplikten ikke omfatte båter som har fast havn i Norge, men som eies av person som er bosatt i utlandet. Videre ville båter som har fast havn i utlandet, men som eies av person med bosted i Norge, blitt omfattet.

Departementet er enig med Justisdepartementet i at det bør klargjøres i loven at den også gjelder for båter som brukes i næringsvirksomhet eller offentlig virksomhet. Dette er innarbeidet i det fremlagte lovutkastet. Videre har en som nevnt i kap. 8.2 betegnet registeret som «fritids- og småbåtregisteret» for å unngå eventuelle misforståelser.

I lovforslaget avklares forholdet til båter som er registreringspliktige i andre registre. Større båter vil ofte være registrert i skipsregisteret. For båter over 15 meter er slik registrering pliktig. For båter mellom 10 og 15 meter er derimot registrering i skipsregisteret frivillig. Departementet finner det lite hensiktsmessig at registrering for båter med lengde mellom 10 og 15 meter skal være frivillig, mens det for båter over 15 meter og for dem under 10 meter vil være registreringsplikt henholdsvis i skipsregisteret og i det nye fritids- og småbåtregisteret.

Departementet er kommet til at også båter med lengde mellom 10 og 15 meter må omfattes av loven. I lovutkastets § 3 er dette innarbeidet slik at det kun vil være de båter som pliktes registrert i henhold til annen lov som ikke skal omfattes av loven om registrering av fritids- og småbåter. Båter over 15 meter vil da være omfattet av sjølovens bestemmelser. For andre båter vil registreringsplikten følge av den nye loven. Dette forhindrer ikke at også båter mellom 10 og 15 på frivillig basis vil kunne registreres i skipsregisteret, men denne registreringen kommer i tillegg til den pliktige registreringen i fritids- og småbåtregisteret.

b) Lovens geografisk anvendelsesområde:

Arbeidsgruppen foreslo at loven ikke skulle gis anvendelse på Svalbard.

Justisdepartementet viste i denne forbindelse til at det hersker noe usikkerhet om utviklingen på Svalbard når det gjelder fritids- og småbåter. Ifølge Sysselmannen har man hatt en svak økning av antall båter i de senere år. Den videre utviklingen er ikke forutsigbar, men vil bl.a. avhenge av den generelle utvikling på Svalbard. Justisdepartementet anbefaler derfor at det i lovutkastet inntas: «Kongen bestemmer om, og i hvilken utstrekning, loven skal gis anvendelse på Svalbard.»

Finansdepartementet er enig i Justisdepartementets synspunkter, og forslaget er innarbeidet i bestemmelsens siste ledd.

8.4 Til kapittel II

8.4.1 Innledning

Arbeidsgruppen foreslo at lovens kapittel II skulle inneholde bestemmelser om hvilke båter som skulle omfattes av registreringsplikten, om hvem som er ansvarlig for å registrere båten, om fra hvilket tidspunkt registreringsplikten oppstår, om båtkort og kjennemerke og om registreringsgebyr.

Departementet har funnet det hensiktsmessig å foreta visse endringer i forhold til gruppens forslag.

8.4.2 Til § 4 - Registreringspliktige fritids- og småbåter

Etter gjeldende lov av 3. desember 1948 nr. 3 om registrering og merking av småfartøyer, skal fartøyer og båter med eller uten dekk, som bruker mekanisk kraft som fremdriftsmiddel og som er i privat eie og er bestemt til å brukes i norsk kystfarvann, innsjø eller vassdrag registreres og merkes som bestemt i den loven når de ikke pliktes registrert etter andre lover.

Arbeidsgruppen foreslo som et utgangspunkt at alle båter med hjemhavn her i landet skulle registreres, med mindre de er registrert i annet offentlig register ifølge annen lov. I utgangspunktet skulle registreringsplikten gjelde uten hensyn til om båten var utstyrt med motor eller ikke. Imidlertid fant arbeidsgruppen det hensiktsmessig å unnta fra registreringsplikt de mindre båtene som ikke hadde motor. Seilbåter burde etter gruppens mening også omfattes av registreringsplikten, men gruppen fant her å kunne gjøre unntak for seilbåter mindre enn 5 meter forutsatt at de ikke hadde motor. Arbeidsgruppen foreslo videre at registreringsplikten ikke skulle omfatte båter som verken har motor eller seil til fremdriftsmiddel, båter som anses som hjelpebåter og til sist at departementet skulle få fullmakt til å gi bestemmelser om at spesielle båter ikke skulle omfattes. Dette for å unngå urimelige tilfeller og ut fra praktiske grunner.

I sitt utkast til forskrift foreslo arbeidsgruppen at offentlig eide båter ikke skulle omfattes. Det samme skulle gjelde båter som utelukkende nyttes i båtkonkurranse, og vannscootere med propellakseffekt eller tilsvarende som ikke overstiger 10 kilowatt. Videre foreslo gruppen at båt som eies av person eller firma som yrkesmessig tilvirker eller sel-

ger båter som sjøsettes for prøveturer, trimming, demonstrasjonskjøring eller lignende ikke skulle omfattes.

Høringsinstansene har ulik oppfatning om hvor grensen for registreringsplikt skal settes. Oppfatningene er dels basert på de ulike interesser høringsinstansene representerer, og dels ut fra hva høringsinstansene har ansett som praktisk og rimelig.

Justisdepartementet er enige med arbeidsgruppen i at alle motordrevne farkoster omfattes - også de små båtene - og viser til at en obligatorisk forsikringsordning, naturlig bør omfatte alle båter med et visst skadepotensiale. Videre viser Justisdepartementet til at det ved etterforskning, hastighetskontroller og leteaksjoner vil lette arbeidet for politi- og hovedredningssentral, dersom samtlige norskregistrerte båter er samlet i ett register, men viser til at man i første omgang bør søke å finne andre måter å sammenlikne eller gjenfinne relevante opplysninger på enn ved å kreve at registrering også skal skje i andre registre.

Norges Forsikringsforbund mener at registreringsplikten bør bygge på klare kriterier, som lett kan innhentes og kontrolleres, selv om dette går på bekostning av en «millimeterrettferdighet», og er enig i arbeidsgruppens forslag om at båtens lengde legges til grunn der hvor det kun brukes seil til fremdriftsmiddel og at det for øvrig ikke er noen nedre grense for registrering, hva angår fysisk størrelse, så lenge båten er utstyrt med motor. Forsikringsforbundet slutter seg ikke til gruppens forslag om å unnta konkurransebåter fra registreringsplikten og viser til at dette kan bidra til å uthule registreringsplikten samt at disse båtene også ofte brukes i treningsøyemed i farvann som er tilgjengelig også for andre båtbrukere.

Norges Båtbransjeforbund mener at samtlige båter bør behandles på lik linje i forbindelse med et register, og at registeret av praktiske grunner også bør omfatte både fritidsbåter og yrkesbåter (fiskebåter).

Norsk Institutt for Naturforskning (NINA) viser til at arbeidsgruppens argument om at også motorbåter med motor under 14 hk utgjør en antallsmessig og miljømessig betydningsfull gruppe, samsvarer med deres inntrykk. Instituttet mener at også vannscootere bør omfattes av registreringsplikten slik at en kan følge volumutviklingen av denne type farkost. NINA mener også at den nedre grensen for seilbåter bør settes til 3,4 meter (om lag 10 fot) istedet for arbeidsgruppens forslag om 5 meter.

Direktoratet for naturforvaltning viser til at det er viktig at båtregisteret inneholder flest mulige båter og opplysninger som kan til-

fredsstille viktige brukerbehov utover kontroll- og sikkerhetsbehovet, og mener at arbeidsgruppens forslag til registeropplysninger synes å ville tilfredsstille vesentlige behov for naturforvaltningen.

Utenriksdepartementet mener på den annen side at det er hensiktsmessig med en nedre grense for registreringspliktige båter og viser til at denne grensen for båter med mekanisk kraft som fremdriftsmiddel, f.eks. settes til samme størrelse som for seilbåter, dog slik at registreringsplikt likevel inntreffer ved bruk av motor over en viss størrelse. Utenriksdepartementet ser videre ikke behovet for at statlige båter skal omfattes av registreringsplikten, og viser til at mange av disse allerede vil være registrert i skipsregisteret.

Også *Skipsregistrene* er skeptiske til den foreslått avgrensingen og antar at folk flest vil se en pliktig registrering av langsomtgående mindre båter som urimelig selv om de er påsatt motor. Skipsregistrene anser det som hensiktsmessig at registreringsplikten f.eks. avgrenses til 5 meter/20 hk.

Finansdepartementet skal bemerke:

Det legges opp til at registreringen skal være pliktig, og at unnlater av å registrere båten vil bli møtt med strenge reaksjoner. Bakgrunnen for registreringsplikten og reaksjonene er hensynet til å etablere et fullstendig og troverdig register som kan nyttiggjøres i ulike sammenhenger. Departementet mener at det bør være anledning til også å registrere båter som etter loven ikke omfattes av registreringsplikten. Dette kan f.eks. være aktuelt for dem som vil ha frihet til å benytte båten med motor etter behov.

I bestemmelsens første ledd angis hovedreglen for hvilke båter som skal registreres, og i annet ledd angis unntakene fra registreringsplikten.

Første ledd slår fast at registreringsplikten omfatter fritids- og småbåt som har fast havn her i landet. Dette gjelder uten hensyn til hvem som er eier eller bruker av båten. Således vil også en båt som eies av utenlandsk person, måtte registreres her i landet dersom dens faste havn er her. Som nevnt i kap 8.3.3 vil begrepet «fast havn» bli nærmere presisert i forskrift.

Dernest skal registreringsplikten gjelde for fritids- og småbåter som brukes i norsk farvann m.v. av person med fast oppholdssted i Norge. Bestemmelsen sikter her i utgangspunktet til enhver bruk av båten uten hensyn til varighet og omfang. Således vil en person med fast oppholdssted i Norge ikke lovlig kunne bruke her i landet båt som har fast havn e.l. i utlandet, med mindre båten blir registrert i Norge. I lovutkastet legges imidler-

tid opp til at departementet i forskrift kan gjøre unntak fra dette. Således kan det være aktuelt å gi regler om midlertidig registrering eller bruk av utenlandsk båt i Norge av person med fast oppholdssted her i landet. Videre innebærer dette at utenlandsk båt som brukes i Norge (f.eks. i forbindelse med ferie) av person med fast oppholdssted utenfor Norge, ikke er registreringspliktig i Norge, med mindre båten får fast havn her.

Begrepet «fast oppholdssted» er velkjent fra bilsiden og er bl.a. benyttet (presisert) i regelverket om toll- og avgiftsfri innførsel av utenlandsregistrert motorvogn til midlertidig bruk i Norge. Det legges opp til at begrepet skal presiseres i forskrift.

Annet ledd angir unntakene fra hovedreglen.

Det er en rekke kryssende hensyn en må ivareta når en skal vurdere spørsmålet om omfanget av registreringsplikten. Ut fra de behov som de ulike interessentene har tilkjennegett for opplysninger fra registeret, mener departementet at det bør være færrest mulig unntak fra registreringsplikten, og en er enig med arbeidsgruppen og flere av høringsinstansene, herunder Justisdepartementet, i at registeret bør omfatte så mange båter som mulig og at også de små båtene bør omfattes av registreringsplikten dersom de er utstyrt med motor. Det at disse båtene kun leilighetsvis påsettes motor, vil nok til en viss grad virke urimelig og muligens noe upraktisk, men det bør her være bakteier som må ta et valg. Enten registrerer han båten slik at det senere vil være anledning til å benytte motor på den, eller han unnlater det med den følge at det ikke er anledning til å bruke motor. Departementet er enig med arbeidsgruppen i at det her bør settes en nedre grense, og foreslår grensen satt til 4,5 meter. Bestemmelse om dette er inntatt i *annet ledd nr. 1*.

For seilbåter som ikke er utstyrt med motor foreslo arbeidsgruppen en nedre grense på 5 meter. Departementet finner ut fra behovet om at flest mulig båter skal registreres, i samsvar med flere høringsinstanser, at grensen bør settes lavere. En er blitt stående ved at grensen bør settes til 4,5 meter som tilsvarer båter på ca 14-15 fot. Således vil seilbåter med lengde 4,5 meter eller mer være registreringspliktig. Bestemmelse om dette er innarbeidet i *annet ledd nr. 2*.

Departementet kan ikke se spesielle grunner for å unnta fra registreringsplikten båter som eies eller brukes av det offentlige. Det antas imidlertid at de fleste av disse vil være registreringspliktig i skipsregisteret. Departementet foreslår at det ikke gjøres unntak for disse båtene. En viser i denne forbindelse til

utkastets § 3 hvor det er foreslått presisert at loven også gjelder båter som brukes i næringsvirksomhet eller offentlig virksomhet.

Departementet mener også at vannscootere og konkurransebåter bør omfattes av registreringsplikten selv om bruken av disse er knyttet til avgrenset bane. I bestemmelsens *annet ledd nr. 3* foreslås imidlertid at spesielle fritidsbåter kan unntas fra registreringsplikten etter departementets nærmere bestemmelser.

Arbeidsgruppen foreslo at såkalte «hjelpebåter» ikke skulle omfattes av registreringsplikten, dog slik at disse båtene ble utstyrt med et kjennetegn basert på moderfartøyets kjennetegn med et tillegg som viste at det var en hjelpebåt. Departementet ser ikke noen grunn til å ha et generelt unntak for hjelpebåter. Det kan ikke utelukkes at det kan være behov for å unnta enkelte hjelpebåter fra registreringen. Etter forslaget vil opplysninger om disse båtene uansett fremgå av registeret. Avslutningsvis presiseres at grensen for ulike tiltak som er knyttet til registrerte båter, ikke nødvendigvis må være identisk med grensen for registreringsplikten. Her må de respektive myndigheter ut fra det konkrete formålet til det aktuelle tiltaket, trekke nærmere grenser.

8.4.3 Til § 5 - Eierens ansvar

Bestemmelsen fastslår hvem som har ansvaret for at registreringsplikten blir overholdt.

Arbeidsgruppen foreslo at det skulle pålegges eieren eller brukeren av båten å registre den samt å innsende pålagte meldinger.

Flere av høringsinstansene har ment at det ikke er hensiktsmessig at ansvaret legges på brukeren. Isteden mener de at det er eieren av båten som bør være ansvarlig for å sende meldinger til registeret og sørge for registrering.

Justisdepartementet mener at det ikke er naturlig at enhver bruker av båten blir registreringspliktig, og for at det ikke skal oppstå noen tvil om hvem som har registreringsplikt, mener Justisdepartementet at det bør vurderes å legge plikten på eieren alene.

Også Sjøfartsdirektoratet stiller spørsmål ved om brukeren av båten bør pålegges det samme ansvar som eieren, og viser til det ansvar brukeren av biler har. Sjøfartsdirektoratet mener også at ved eierskifter bør både tidligere og ny eier være forpliktet til å sende melding om eierskifte til registreringsmyndigheten, og at dette må klart fremgå av loven.

Finansdepartementet er enig med høringsinstansene i at det ikke er hensiktsmessig å pålegge brukeren av båten ansvaret for at båten blir registrert. Hvilken person som i det enkelte tilfellet skal anses som eier, må avgjøres

ut fra alminnelige regler. Departementet foreslår også at det i loven presiseres at tidligere eier ved eierskifte plikter å sende melding om dette til registreringsmyndigheten.

8.4.4 Til § 6 - Når registreringsplikten oppstår

Bestemmelsen fastslår når registreringsplikten oppstår. Arbeidsgruppen foreslo at registreringsplikten skulle oppstå ved sjøsettingen, og for båt som ikke har hatt motor, ved påsetting av motor, og videre at båten deretter skulle være registrert selv om den i den vesentligste del av tiden ikke er i bruk.

Ingen av høringsinstansene har kommentert denne bestemmelsen.

Finansdepartementet slutter seg i hovedsak til arbeidsgruppens forslag på dette punkt. Således vil sjøsetting av båt med motor utløse registreringsplikt. Dersom sjøsett båt senere påsettes motor, oppstår registreringsplikten ved påsettingen. Registreringsplikt ved sjøsetting skal også gjelde når sjøsetting skjer fra tilvirker eller forhandler. En viser her til at en båt kan tas i bruk etter sjøsetting - også ulovlig som ved tyveri e.l. - og da oppstår et behov for å kunne identifisere båten. For båt som innføres til landet på egen kjøp, oppstår registreringsplikten ved innførselen til Norge.

Båter som f.eks. tas ut av fiskebåtregisteret og deretter faller inn under de båter som er pliktig til registrering i fritids- og småbåtregisteret, skal registreres i sistnevnte. Det legges opp til at de aktuelle registre samkjøres for å fange opp slike endringer.

Det er ikke ønskelig med stadige endringer i registeret. En foreslår derfor at det skal fremgå av loven at båten skal være registret med samme kjennemerke helt til den endelig tas ut av bruk (f.eks. i forbindelse med vraking e.l.). Departementet mener således at det vesentlighetskriterium som arbeidsgruppen foreslo, ikke er hensiktsmessig. Det legges for øvrig opp til at det i forskrift skal gis nærmere regler om sletting av registrerte båter, jf. lovutkastet § 13.

Det kan være behov for nærmere bestemmelser om tidspunktet for registreringsplikten. Utover arbeidsgruppens forslag foreslås derfor en bestemmelse som gir departementet fullmakt til å gi nærmere forskrift om dette.

Finansdepartementet presiserer at båter som i dag er på sjøen (gamle båter) også er omfattet av registreringsplikten.

8.4.5 Til § 7 - Båtkort og kjennemerke

Arbeidsgruppen foreslo at registreringsmyndigheten skal utstede båtkort og tildele

kjennemerke, og at båtkortet til enhver tid skal medbringes i båten under bruk, og videre at kjennemerket skal anbringes på hver side av båtens forskip. Videre foreslo gruppen at departementet i loven skulle gis fullmakt til å gi nærmere bestemmelser om merkingen og om båtkortets gyldighet, innhold, materiale m.v.

Ingen av høringsinstansene har hatt vesentlige merknader til denne bestemmelsen, men enkelte har pekt på at det vil være upraktisk å medbringe båtkort under bruk.

Finansdepartementet viser til at det av flere grunner er vesentlig at båter pliktes utstyrt med kjennetegn som er lett synlig. Båtkortet vil også ha en sentral betydning for kontroll m.v. - i likhet med det som gjelder for biler.

Selv om det i lovutkastet sies at det er registreringsmyndigheten som skal utstede båtkort og tildele kjennemerke (registreringsnummer), er det meningen at registreringsmyndigheten skal ha anledning til å bestemme hvilket organ/nivå som skal ivareta denne oppgaven. Hvorvidt kjennemerkene skal anskaffes fra det offentlige eller om den enkelte selv plikter å anskaffe slike, er det ikke tatt stilling til. Det legges opp til at disse forholdene skal reguleres i forskrifter.

Departementet ser at det kan være upraktisk å medbringe båtkortet under bruk. På den annen side er det av vesentlig betydning i forbindelse med kontroller o.l. på sjøen at vitale data om båt og eier kan fremvises. På samme måte som det for biler (og for tilhengerne) er krav om at vognkort skal følge med i bilen, bør også båtkort medbringes under bruk. Departementet antar at det vil være mulig å lage båtkort som egner seg til bruk i båt.

Departementet mener at det av hensyn til jevnlige oppdateringer av registeret, kan være hensiktsmessig å ha regler om gyldighetstid for båtkortet. Samme formål vil oppnås ved å innføre en eventuell ordning med oblat i likhet med det en nylig har etablert for biler. Departementet anser det imidlertid først aktuelt med oblat dersom det blir innført en avgift eller obligatorisk forsikring på båter. Bestemmelsen er utformet med sikte på en eventuell fremtidig oblatmerking. I utkastet er det foreslått at departementet skal få fullmakt til å gi bestemmelser om merkingen, om gyldighetstid, og om utforming.

8.4.6 Til § 8 - Gebyr

Arbeidsgruppen foreslo en bestemmelse som vil innebære at driften av registeret ble gjort selvfinansierende og at departementet ble gitt fullmakt til å gi forskrift om betaling av gebyr ved førstegangsregistrering, omregi-

strering og ved utsending av opplysninger fra registeret. Gruppen foreslo at den registreringspliktige skulle være ansvarlig for gebyret ved førstegangsregistrering, og at eierne var solidarisk ansvarlige dersom det var mer enn en eier til båten.

Statskonsult mener det bør vurderes å la brukerne finansiere distribusjonsutgifter som er knyttet til å tilgjengeliggjøre informasjonen for de ulike brukergrupper, som et alternativ til at alle utgiftene skal dekkes av båteierne. Videre mener Statskonsult at basisdrift av registeret bør dekkes gjennom en offentlig bevilgning.

Statens Innkrevingsentral mener gebyret bør knyttes opp til et beløp som kan reguleres årlig, f.eks. til rettsgebyrer, eller grunnbeløpet i folketrygden for på den måten å unngå fortløpende revisjoner av reglene.

Norges Båtbransjeforbund mener at omregistreringsgebyret må erstatte merverdiavgift ved omsetning av brukte båter gjennom registrerte firmaer slik at man får et system som tilsvarende omregistreringsordningen for bruktbiler, og bruktbåtomsetningen kommer inn i ordnede forhold.

Finansdepartementet er enig med arbeidsgruppen i at loven bør gi mulighet/hjemmel for innkreving av gebyr som i denne forbindelse er ment å skulle gjøre registeret selvfinansiert. Gebyr vil som arbeidsgruppen har påpekt, være særlig aktuelt ved registreringer i registeret. Det vil dessuten være aktuelt å kreve gebyr fra de ulike brukergrupper, jf. de synspunkter Statskonsult har gitt uttrykk for. Departementet foreslår at det inntas i loven en bestemmelse om at det også kan kreves betaling for oppslag, utskrivning og andre tjenester knyttet til registeret. Dette samsvarer med det som gjelder for biler. Det vises for øvrig til at det nylig er nedsatt et utvalg som skal utrede spørsmålet om prising av offentlig informasjon (Prisingsutvalget). Utvalgets arbeid er forventet avsluttet i løpet av 1994.

Departementet har merket seg synspunktene fra Statens Innkrevingsentral om gebyrets størrelse, og en vil vurdere dette i det videre arbeidet. Prinsipielt bør det imidlertid legges opp til at betalingens størrelse gjenspeiler de aktuelle kostnader knyttet til tjenesten.

Når det gjelder Norges Båtbransjeforbunds ønske om at et omregistreringsgebyr skal erstatte merverdiavgiften ved omsetning av brukte båter, bemerker departementet at gebyret i denne forbindelse er å anse som betaling for en tjeneste, og at det ikke vil være fiskalt begrunnet. Gebyret kan derfor heller ikke sammeliknes med omregistreringsavgiften for biler.

Departementet finner ikke å kunne foreslå endringer i dagens regler om merverdiavgift ved omregistrering av brukte båter.

8.5 Til kapittel III

8.5.1 Innledning

Kapitlet inneholder nødvendige bestemmelser som følge av at fritids- og småbåtregisteret er å anse som et personregister. Videre har kapitlet regler om kontroll og om ulike reaksjoner ved overtredelse av loven.

Arbeidsgruppen foreslo at nærmere regler om innsynsrett og utlevering av opplysninger fra registeret skulle gis i forskrift. Gruppen mente derimot at bestemmelser om innsamling av data fra forsikringssiden burde fremgå av loven. Flere høringsinstanser har kommentert disse spørsmål.

Datatilsynet viser til at utkastet forutsetter at oppbyggingen av registeret skal skje på grunnlag av opplysninger fra bl.a. private forsikringsselskaper. I likhet med arbeidsgruppen, mente *Datatilsynet* at det var nødvendig med en lovhjemmel for å kreve disse opplysningene. *Datatilsynet* mener videre at det også ellers bør fremgå av loven hvor opplysningene kan hentes fra.

Datatilsynet har videre anmodet om at det i reglene sondres mellom innsynsrett for den enkelte og innsynsrett for andre. Videre mener *Datatilsynet* at også den registrertes rettigheter bør fremgå.

Datatilsynet har også pekt på at det bør settes regler for hvem som skal få opplysninger fra registeret og tilgang til registeret. Hensikten er å forhindre misbruk av opplysningene til skade for den registrerte. *Datatilsynet* anbefaler således at de nærmere regler om bruk og adgang til registeret legges opp etter mønster av den konsesjon som er gitt for AUTOSYS.

Statens Innkrevingsentral har vist til at forskriftene bør inneholde regler om:

- Hvilke registre som kan benyttes ved innhenting og ajourføring av opplysninger.
- Hvilke registre som kan samkjøres i den daglige drift.
- Hvilke instanser eller etater som skal få direkte tilgang (on line-tilgang).
- Andre brukergruppers tilgang til registeret, og eventuelle begrensninger i tilgangen.

Finansdepartementet mener, særlig under henvisning til *Datatilsynets* uttalelse, at loven bør utbygges i forhold til arbeidsgruppens opplegg. I denne forbindelse viser en til personregisterloven § 41 hvor det fremgår at kon-

sesjonsplikt ikke gjelder for personregistre i organ for stat eller kommune som er opprettet ved egen lov. Dette vil være tilfellet for fritids- og småbåtregisteret. Ifølge § 41 skal det imidlertid også for slike registre fastsettes regler som er nevnt i personregisterloven § 11 i den utstrekning ikke annet er fastsatt i hjemmelsoven.

I personregisterloven § 11 er det inntatt en liste over forhold som det bør gis nærmere regler om. Departementet finner det hensiktsmessig at det i den nye loven tas utgangspunkt i denne listen, og en foreslår således flere nye bestemmelser i forhold til arbeidsgruppens opplegg. Det er lagt opp til at bestemmelsene i store trekk bygges opp etter mønster av den konsesjon *Datatilsynet* har gitt for AUTOSYS. Som det vil fremgå av omtalen nedenfor finner departementet at hovedparten av disse bestemmelsene bør fremgå direkte av loven. På områder hvor lovregulering anses upraktisk, legges det opp til at reglene gis i forskrift.

8.5.2 Til § 9 - Opplysninger i registeret

I § 9 foreslår departementet inntatt en bestemmelse om hvilke opplysninger som kan lagres (jf. personregisterloven § 11, 1. ledd og 2. ledd nr. 2 og 4). Hensikten med bestemmelsen er bl.a. å gjøre det klart at det er anledning til å legge inn fødselsnummer. Det er særlig opplysninger om eieren, båten og motoren som er av interesse. Opplysning om eieren er navn, firma, adresse, fødselsnummer, foretaksnummer, tidligere eiers navn og adresse, samt VHF (kallesignal og selvkall). Opplysninger om båten kan være kjennemerke (registreringsnummer) og andre nummer egnet for identifisering av båten, båttype, fabrikat, materiale, farge, lengde, byggeår og dens fast havn. Opplysninger om motoren kan være plassering, fabrikkmerke, motornummer og andre nummer egnet for identifisering av motoren, ytelse, drivstofftype og byggeår. Departementet mener også at loven bør åpne for å legge inn opplysninger av forsikringsmessig art, herunder opplysninger om forsikringsselskapets navn. Dessuten legges det opp til at det skal være mulig i fremtiden å legge inn opplysninger om verdi.

Datatilsynet har uttalt følgende om denne bestemmelse:

«Når det gjelder § [9] om hvilke opplysninger registeret kan inneholde, gir bestemmelsen ikke noe fullstendig svar på hvilke typer opplysninger som kan registreres. Selv om det kunne være ønskelig med en klarere avgrensning av opplysningsinnholdet for å unngå tvil om lovligheten til å registrere opplysningstyper, finner *Datatilsynet* bestemmel-

sen akseptabel sett i sammenheng med at Departementet skal gi nærmere forskrifter om innholdet i registeret.»

8.5.3 Til § 10 - Innsamling av opplysninger og samkjøring

I § 10 foreslås en bestemmelse om innsamling av opplysninger til registeret (jf. personregisterloven § 11, 2. ledd nr. 1). I forbindelse med etableringen av registeret vil det være behov for å overføre opplysninger om båter som er samlet i de private forsikringsselskaper. I likhet med arbeidsgruppens og Datatilsynets konklusjoner, mener departementet at det her må inntas en klar lovhjemmel som ved siden av å gi bestemmelse om at opplysninger som nevnt i § 9 kan kreves på angitt båt og person, også gir mulighet for en generell overføring uten slik angivelse. Videre vil det være behov for å overføre data som i dag ligger i politiets lokale (manuelle) småbåtregistre. Av andre registre det vil være behov for opplysninger fra kan nevnes skipsregisteret som i dag bl.a. inneholder opplysninger om større båter (over 10 meter). Videre vil det være behov for opplysninger fra Fiskeridirektoratet som administrerer register over merkepiktige norske fiskefarkoster, f.eks. for å få opplysninger i de tilfeller fiskebåter selges og ikke lenger oppfylder vilkårene for registrering i det registeret. Til slutt vil det være behov for å innhente korrekte opplysninger om personer i det sentrale personregisteret. Det kan også være behov for overføringer av opplysninger fra avgifts- og skattemyndighetene.

Innsamling av opplysninger til registeret vil ellers skje fra båtieren selv, båtorganisasjoner, samt fra importører, tilvirkere og forhandlere av båter og motorer.

I siste ledd foreslås en bestemmelse om samkjøring med andre personregistre (kobling). Ut fra de grunner som er angitt over, legges det opp til at fritids- og småbåtregisteret skal kunne samkjøres med det sentrale personregisteret, skipsregisteret (NOR), samt registre som forvaltes av fiskerimyndighetene, politiet og skatte- og avgiftsmyndighetene. Slik samkjøring vil skje etter innhentet samtykke fra Datatilsynet.

Datatilsynet har i denne forbindelse bemerket at:

«kobling av personregistre hittil har vært betraktet som et så viktig spørsmål at myndighet til å gi tillatelse til kobling alene har vært lagt til Tilsynet med hjemmel i prl. § 11 (3).

Det er to tungtveiende grunner for dette:

1. Datatilsynet har som en av sine spesielle oppgaver å vurdere kvaliteten på opplysningene i de registre som ønskes koblet. Det gjel-

der spørsmålet, om opplysningene i seg selv er korrekte og fullstendige ut fra det formål, det enkelte register er opprettet for, men også det viktige spørsmål om samme opplysnings-type som benyttes i de registre som ønskes koblet, dekker det samme innhold (begrep). Opplysning om inntekt kan f.eks. være netto- eller bruttoinntekt, inntekt etter særfradrag osv. Dersom begrepene ikke har et identisk innhold, vil resultatet av en kobling av to registre bli uriktig og kunne få uheldige konsekvenser for de personer opplysningene gjelder.

At kompetansen til å gi tillatelse til kobling av personregistre er lagt til et spesielt organ som har som sin hovedoppgave å ivareta personvernet, er et viktig prinsipp og det ville være svært uheldig, dersom dette skulle utvales ved at denne kompetanse blir spredt til andre organer/myndigheter. Konsekvensen av en slik spredning vil kunne føre til ulik praksis på området og også kunne så tvil om organets habilitet, dersom angjeldende organ som kan gi tillatelse til kobling av registre, samtidig kan ha en interesse i at kobling skal skje.

Datatilsynet vil nevne at det foreligger en uttalelse fra Justisdepartementets lovavdeling 6.02.91 om at Datatilsynet har enekompetanse til å gi tillatelse til kobling av personregistre.

2. Et annet viktig moment i denne sammenheng er Datatilsynets oppgave med å påse at kontrollnivået i Norge har et omfang som ikke urimelig krenker personverninteressene. Tilsynet er av Stortinget og gjennom personregisterloven satt til å passe på at vi ikke får et for stramt samfunn. Kobling av personregistre er en viktig faktor i denne sammenheng. Dersom flere organer får kompetanse til å tillate kobling av personregistre, vil Tilsynet miste den nødvendige oversikt over omfanget av utveksling av opplysninger mellom forskjellige organer og kjennskap til hvilke koblinger som finner sted. Dette vil kunne vanskeliggjøre Tilsynets mulighet for å kunne gi de politiske myndigheter nødvendige signaler om uheldige utviklingstendenser i retning av et gjennomkontrollert samfunn som ingen ønsker seg.»

Finansdepartementet foreslår dessuten at loven åpner for samkjøring hvor dette følger av annen lov eller av vedtak etter personregisterloven.

I etableringsfasen legges det opp til at opplysninger som ligger i de lokale registre, etter at de er kontrollert av politiet, skal overføres til sentralregisteret, og da bli sammenholdt med opplysninger som er hentet fra forsikringsselskapene. Videre legges det opp til at opplysningene som legges inn skal bli sammenholdt og evt. korrigeret med opplysninger som hentes fra skipsregisteret eller det sentrale personregisteret. Båtieren vil bli orientert om de data som hentes fra andre registre for innlegging i fritids- og småbåtregisteret. Videre vil båtieren ved slik utsendelse av informasjon få anledning til å supplere/korrigere opplysningene.

Senere vedlikehold av registeret vil skje løpende på grunnlag av innsendte meldinger og gjøres ved innhenting av opplysninger fra forsikringsselskapene. Videre vil løpende kontroller hvor det oppdages forhold av betydning for registeret, føre til en korrigerende. Også en eventuell fremtidig oblatordning, obligatorisk ansvarsforsikring eller avgift kan anvendes for vedlikehold av registeret. Som det fremgår vil kvaliteten av fremtidig vedlikehold i stor grad avhenge av melding fra den registrerte. Som det vil fremgå senere er det lagt opp til strenge reaksjoner ved unnlater m.v., noe som bør bidra til å sikre et godt registervedlikehold.

8.5.4 Til § 11 - Innsynsrett

I § 11 gis en regel om innsynsrett for den registrerte (jf. personregisterloven § 11, 2. ledd nr. 7). Bestemmelsen henviser til personregisterloven § 7 som gir alle rett til å få opplyst hvilke opplysninger om dem selv som lagres eller bearbeides ved elektroniske hjelpemidler. I likhet med konsesjonen gitt for AUTOSYS vurderte departementet først at innsynsretten etter personregisterloven § 7 første og annet ledd kun skulle gjelde den som opplysningene direkte angår.

Justisdepartementets lovavdeling har ansett en slik begrensning overflødig og vist til at dette direkte følger av personregisterloven § 7.

Finansdepartementet slutter seg til Lovavdelingens uttalelse på dette punkt. En viser i denne forbindelse også til omtale under kap. 8.5.3 hvor det fremgår at båtøier bl.a. i forbindelse med etableringen vil bli orientert og få anledning til å komme med suppleringer/korrigeringer.

8.5.5 Til § 12 - Utlevering av opplysninger

I § 12 gis en regel om utlevering av opplysninger fra registeret (jf. personregisterloven § 11, 2. ledd nr. 5 og 6). I likhet med konsesjonen gitt for AUTOSYS foreslås at enkeltvis utleveringer skal skje i henhold til reglene i offentlighetsloven.

Det foreslås videre en bestemmelse om at departementet kan gi forskrift om omfanget av og innholdet i de opplysninger som gis, og at det ved utarbeidelsen tas hensyn til den bruk mottaker skal gjøre av opplysningene. Således kan departementet bestemme hvilke søkerkriterier som kan benyttes f.eks. ved on line-tilgang til registeret. Eksempelvis vil politiet ha behov for å få utlevert andre opplysninger fra registeret enn det en vanlig privatperson har behov for. Utlevering og bruk av fødselsnummer forutsettes nærmere regulert i forskrift.

Departementet finner det hensiktsmessig at loven åpner for at departementet i forskrift kan gi regler om hvilke brukere som skal gis anledning til direkte oppslag i databasen (on line). Det er særlig offentlige organer som vil ha ønske om slik tilgang. Utkast til forskrift vil bli forelagt Datatilsynet før vedtakelse.

8.5.6 Til § 13 - Retting, ajourføring m.v.

I § 13 foreslås inntatt en bestemmelse som overlater til departementet å gi nærmere bestemmelser om retting, ajourføring, sletting eller ikke bruk av opplysninger etter en viss tid, og om overføring av opplysninger i registeret til arkivverket (jf. personregisterloven § 11, 2. ledd nr. 8-10).

8.5.7 Til § 14 - Registermyndighetens ansvar

I § 14 foreslås en bestemmelse som klart angir hvilken etat som har ansvaret for at bestemmelsene i §§ 9-13 blir fulgt (jf. personregisterloven § 11, siste ledd). I bestemmelsen henvises til den etat som er angitt i utkastets § 1.

8.5.8 Til § 15 - Kontroll

Bestemmelsen fastslår at departementet kan gi nærmere bestemmelser om kontroll, herunder hvilken myndighet som skal utøve kontroll.

Arbeidsgruppen foreslo at politiet og tollvesenet skulle være kontrollmyndighet, men åpnet også for at departementet kunne gi slik myndighet til andre.

Justisdepartementet fremhever i sin høringsuttalelse, viktigheten av å ha kontrollsystemer som fungerer, og har uttalt:

«For innføring av en obligatorisk forsikring er det viktig at mulighetene for å unnlate registrering er små.

Fra vår side er det imidlertid ikke ønskelig at kontrollen overlates til private, f.eks. vakt-selskaper.»

Toll- og avgiftsdirektoratet uttaler:

«I utredningen hevdes det at politi og tollvesen er de mest naturlige kontrollinstanser for at registreringsplikten blir overholdt. Tollvesenet og politi har lang og god erfaring med samarbeidet om kontroll på en rekke felter og bør under visse forutsetninger kunne utføre en rasjonell og effektiv kontroll på dette område.»

Norges forsikringsforbund har vist til at arbeidsgruppen foreslo at forsikringsselskapene skal ha en plikt til å forvise seg om at båt som forsikres, er registrert i båtregisteret med riktige data. Forsikringsforbundet har til dette uttalt:

«Vi oppfatter dette dithen at det foreslås at selskapene skal forestå en kvalitetskontroll av registeret. I så fall vil meldinger til forsikringsselskapet fra en båteier neppe være godt nok, og vi anser det som en umulighet å besiktige alle båter som forsikres. Vi finner det lite rimelig å pålegge forsikringsbransjen en oppgave som for veitrafikkens vedkommende foretas av Biltilsynet.

Etter vårt skjønn må det være en offentlig oppgave å sørge for at registeret har tilstrekkelig troverdighet.»

Finansdepartementet viser til at det er meget viktig at kontrollsiden følges opp av de som blir pålagt kontrolloppgaver. Etter någjeldende lov av 3. desember 1948 nr. 3 påhviler det politiet, havnemyndighetene og tollvesenet å føre tilsyn med overholdelse av loven. I praksis er det imidlertid politiet som ivaretar de mest omfattende kontrollfunksjonene til sjøs. Det er naturlig at politiet også under den nye registreringsordningen får vesentlige kontrolloppgaver. Videre er det hensiktsmessig at tollvesenet i sterkere grad utøver kontrollvirksomhet til sjøs. Både for politiet og for tollvesenet vil kontrollen til sjøs kunne tilpasses andre kontrolloppgaver disse etatene har i kystområder og på sjøen.

Departementet er enig med *Justisdepartementet* i at det ikke er hensiktsmessig at private skal utøve kontrollfunksjoner, og en forutsetter at kontrollen kun skal utføres av offentlige myndigheter - først og fremst politiet og tollvesenet.

Imidlertid vil forsikringsselskapene også kunne utøve en viss form for kontroll, men som forsikringsforbundet selv uttaler, vil denne kontrollen hovedsaklig ligge til det offentlige apparat. Forsikringsselskapene vil i forbindelse med deres virksomhet kunne stille krav om at båten er registrert med riktige data. Selv om denne kontrollformen ikke lovfestes, men isteden tilrettelegges gjennom de avtaler forsikringsselskapene inngår med sine kunder, antas det at slike avtaleklausuler indirekte vil ha en positiv virkning i forhold til det å få båteierne til å overholde de fastsatte plikter.

8.5.9 Til § 16 - Fjerning av kjennemerke, forvaring

Et viktig element for at registreringsplikten skal bli overholdt er at det fra det offentliges side reageres mot båteiere som ikke har registrert båten.

Arbeidsgruppen foreslo her omfattende regler både av administrativ og strafferettslig art. Således ble det foreslått at kontrollmyndigheten skulle kunne nedlegge bruksforbud så lenge registrering ikke er foretatt, og at båten kunne tas i forvaring, herunder at det

kunne fastsettes en tvangsmulkt for hver dag forholdet ikke var brakt i orden. Det ble også foreslått at båten skulle kunne tvangsselges dersom registreringsplikten ikke var brakt i orden, og videre at den som overtrer loven skulle kunne straffes i henhold til straffeloven § 419 som fastsetter bøter som straffereaksjon.

Finansdepartementet finner det hensiktsmessig at bestemmelsen om tvangsmulkt settes sammen med bestemmelsen om tvangssalg.

Justisdepartementet fremhever viktigheten av å ha kontroll- og sanksjonssystem som fungerer.

Fiskeridepartementet stiller på den annen side spørsmål om det er behov for så omfattende tvangs- og straffebestemmelser.

Toll- og avgiftsdirektoratet har vist til at det i lovutkastet er trukket opp retningslinjer for hvordan kontrollmyndighetene skal reagere på uregelmessigheter. Direktoratet har uttalt:

«Det er foreslått at båter kan tas i forvaring av kontrollmyndighetene, hvilket sikkert er en effektiv reaksjon, men det forutsetter at de mest aktuelle kommuner stiller egnet havn/opplagsplass til disposisjon. Tollvesenet har erfaring for at det er meget vanskelig å finne egnede plasser for beslaglagte båter. Selv om båtene tas i forvaring på eierens regning og risiko må det opprettes spesielle plasser for opplag.

Slike plasser vil også kunne nyttes som oppsamlingsplasser for eierløse båter som påtreffes og båtvrak som blir etterlatt langs strender. De sistnevnte antas å bli et økende miljøproblem idet plast som vanligvis nyttes i skroget, brytes ned meget langsomt.»

Finansdepartementet viser til at det er en nødvendig forutsetning for å få etablert et fullstendig og troverdig register at flest mulig overholder de plikter de gjennom regelverket blir pålagt. Således er reaksjonene og tiltakene ved unnlattelser av å overholde pliktene helt avgjørende. Departementet er derfor enig med arbeidsgruppen i at reaksjonene må være tilstrekkelige.

Det må antas at enkelte av de reaksjonene arbeidsgruppen har foreslått neppe vil anvendes i stort omfang. Dette gjelder særlig retten til å fjerne kjennemerkene fra båten (avskiltingsretten). En slik reaksjon vil trolig først ha effekt når de fleste båtene er registrert, slik at uregistrerte båter lett skiller seg ut ved ikke å ha kjennetegn.

Forvaring og nekting av bruk antas derimot å kunne være aktuelle virkemidler. Men dette forutsetter at politi og tollvesen disponerer egnede steder for oppbevaring av båtene. Departementet antar at det vil være hensiktsmessig at det på lokalt plan tas skritt for å leg-

ge forholdene til rette for slik oppbevaring.

Både avskiltingsretten og nekting av bruken vil kunne iverksettes ved enhver overtredelse av lovens eller forskriftens bestemmelser.

Under forutsetning av at båter tas under forvaring, er det ikke urimelig at dette skjer for eiers regning og risiko. Departementet er således enig med arbeidsgruppens vurderinger på dette punktet.

Departementet vil gi nærmere forskrift om adgangen til å fjerne kjennemerker, nedlegge brukerforbud og å ta båten i forvrsring.

8.5.10 Til § 17 - Tvangsmulkt og tvangssalg

Arbeidsgruppen foreslo i § 13 at loven skulle åpne for tvangssalg dersom pålegg om å bringe registreringsforholdet i orden ikke ble etterkommet. I gruppens utkast til § 12 ble det foreslått en bestemmelse om ileggelse av tvangsmulkt. Som nevnt finner departementet det mest hensiktsmessig at denne bestemmelsen inntas sammen med bestemmelsen om tvangssalg.

Statens Innkrevingsentral uttaler:

«Sanksjonene vil være et effektivt virkemiddel for å påvirke eieren til å bringe registreringen i orden. Det vil være registreringsenheten som har oversikt over og som gir tilbakemelding om brudd på registreringsplikten.

Det står i loven i forbindelse med ileggelse av tvangsmulkt at tvangsmulkten kan inndrives ved utpanting. Betegnelsen «utpanting» er falt bort i den nye tvangssalgloven. Det bør i stedet stå at «beslutning om tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg».

For å sikre en effektiv innkreving, bør det også stå i loven at tvangsmulkten innkreves av registreringsenheten som kan tvangsinn-drive mulkten ved utleggstrekk.»

Justisdepartementets lovavdeling mener at:

«dersom en anser det nødvendig å ha en tvangssalgshjemmel, bør hjemmelen utformes etter mønster av f eks de tilsvarende bestemmelsene i tolloven slik de lyder etter endringer ved den nye tvangssalgloven 26 juni 1992 nr 86, det vil si:

- Det bør noe mer presist angis hvilke frister m v som må være løpt ut før registeret kan kreve tvangssalg.
- Tvangssalget bør skje «gjennom namsmyndighetene etter reglene om tvangssalg så langt de passer», med uttrykkelig unntak for tvangssalgloven § 8-16 første ledd.»

Finansdepartementet mener det er behov for bestemmelser som både åpner for tvangsmulkt og tvangssalg.

I de fleste tilfeller hvor det gjennom kontroll blir avdekket mangler ved registrerings-

forholdet, bør en i første omgang oppfordre båteier til å få ordnet forholdet. Det synes da hensiktsmessig at politiet eller tollvesenet kan pålegge vedkommende å rette forholdet. Det bør alltid fastsettes en frist for dette. Båteier vil med dette ha mulighet for å følge opp pålegget. Ved overtredelse av denne fristen bør det fastsettes en tvangsmulkt som er slik utformet at den gir et incitament for båteier til å få ordnet registreringsforholdet. Det kan også være aktuelt å ilegge straff (jf. omtalen til § 18).

Tvangsmulkten må anses som en administrativ beføyelse, og det legges opp til at departementet, for å sikre ensartet praksis, utarbeider klare retningslinjer, herunder om mulktens størrelse.

Departementet anser i likhet med arbeidsgruppen at regler om tvangssalg er et egnet virkemiddel for å få båteier til å følge opp et slikt pålegg. Det forutsettes at det i normaltillfellene først vil bli forsøkt med ileggelse av tvangsmulkt.

Dersom det ikke er mulig å oppspore båteier, bør det være mulig å selge båten etter disse bestemmelser.

Departementet har endret bestemmelsen om tvangssalg noe i samsvar med de synspunkter Lovavdelingen har gitt uttrykk for. Således er det inntatt en bestemmelse om at salg tidligst kan kreves 14 dager etter at eier er varslet. Videre har en i utkastet klargjort forholdet til reglene om tvangssalg.

Finansdepartementet vurderte tidligere å gi registreringsmyndigheten særnamsmyndighet når det gjelder å inndrive tvangsmulkten.

Justisdepartementets lovavdeling er betenkt over en slik bestemmelse og uttaler:

«Det dreier seg i dette tilfellet om krav som både i antall og størrelse trolig ikke vil bli særlig omfattende. Det synes av den grunn unødvendig å gi særlig namsmyndighet til registreringsmyndigheten. Kravet er gjort til særlig tvangsgrunnlag, og det vil derfor være enkelt å inndrive det gjennom de vanlige namsmyndighetene.»

Finansdepartementet vurderte i forbindelse med utarbeidelsen av proposisjonen å sanksjonere unnlatt betaling av tvangsmulkt med tvangssalg av båten. Lovavdelingen mente at dette var unaturlig. Departementet slutter seg til Lovavdelingens uttalelse på dette punktet, og har ikke tatt med en slik bestemmelse i det fremlagte lovforslaget.

8.5.11 Til § 18 - Straff

Arbeidsgruppen foreslo i § 14 følgende ordlyd:

«Den som overtrer bestemmelser gitt i denne lov eller i medhold av denne lov, straffes i henhold til straffeloven § 419.»

Riksadvokaten har reist spørsmål om straffebestemmelsen bør være videre, slik at også brudd på forskriftens regler om kontroll kan rammes.

Justisdepartementets lovavdeling har om dette uttalt:

«Lovforslaget er tilsynelatende allerede formulert med sikte på at også overtredelser av forskriftsbestemmelser skal være straffbare, jf passusen «i medhold av denne lov». Henvisningen til straffeloven § 419 begrenser imidlertid bestemmelsens virkeområde, fordi § 419 ikke omfatter overtredelse av slike plikter som følger av forskriftsutkastet § 22. Lovavdelingen deler Riksadvokatens standpunkt og begrunnelse om at straffebestemmelsen bør gjøres mer vidtrekkende slik at den ikke bare rammer unnlatt registrering.

Lovavdelingen er enig med Riksadvokaten i at det bør presiseres i forarbeidene at de forhold som rammes av straffebestemmelsen i lov om småbåtregister, utelukker anvendelse av straffeloven § 419. Selv om lovtolkningsprinsipper vil føre til samme resultat, er det en fordel å avklare spørsmålet i motivene for å unngå tvil.

Lovavdelingen mener det må være tilstrekkelig at overtredelse kan straffes med bøter. Det bør etter vårt syn overveies om skyldkravet skal være bare fortsett eller også uaktsomhet, og om medvirkning skal være straffbart.

Vi har følgende forslag til formulering av straffebestemmelse:

«Den som (forsettlig eller uaktsomt) overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov, straffes med bøter. (Medvirkning straffes på samme måte.)»

Finansdepartementet finner i likhet med Lovavdelingen det tilstrekkelig at overtredelser kan straffes med bøter. En mener videre at skyldkravet også skal være uaktsomhet, og at medvirkning skal være straffbart. Departementet slutter seg således til Lovavdelingens

utkast til straffebestemmelse, og denne er innarbeidet i det fremlagte lovutkast.

8.5.12 Til § 19 - Utfyllende bestemmelser

Departementet foreslår her en bestemmelse som gir departementet fullmakt til å gi utfyllings- og gjennomføringsbestemmelser. Det forutsettes at det i medhold av denne bestemmelsen bl.a. også kan gis bestemmelse som pålegger eier e.a. å gi ulike meldinger av eget tiltak.

8.6 Til kapittel IV

Til § 20 - Ikrafttredelse. Overgangsbestemmelser

Kapitlet gir regler om ikrafttredelse og overgangsbestemmelser.

Arbeidsgruppen foreslo ikke iverksettelses-tidspunkt.

Det er antatt at det vil ta ett til to år å etablere et fritids- og småbåtregister. Som ledd i etableringen er det behov for at en del av denne lovs bestemmelser iverksettes straks. Departementet anser det derimot hensiktsmessig at lovens kapittel II iverksettes på det tidspunkt Kongen bestemmer.

Inntil det nye registeret er etablert vil registrering foregå i dagens lokale småbåtregister. Det foreslås at Kongen gis fullmakt til å oppheve gjeldende lov av 3. desember 1948 nr. 3 om registrering og merking av småfartøyer. Det legges opp til at departementet skal gi nærmere overgangsregler.

Finans- og tolldepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt utkast til proposisjon om lov om registrering av fritids- og småbåter.

Vi Harald, Norges Konge,

gjør vitterlig:

Stortinget blir innbudt til å gjøre vedtak til lov om registrering av fritids- og småbåter i samsvarende med et fremlagt utkast.

Tilråding fra Finans- og tolldepartementet ligger ved i avtrykk.

Utkast

til lov om registrering av fritids- og småbåter

Kapittel I. Innledning

§ 1. Det sentrale fritids- og småbåtregisteret

Det opprettes et sentralt fritids- og småbåtregister (fritids- og småbåtregisteret). Registeret er felles for hele landet, og føres av en registerfører som utnevnes av departementet.

Departementet gir nærmere forskrift om registerets organisasjon og om føring av registeret.

§ 2. Formål

Fritids- og småbåtregisteret kan bare nyttes til trafikksikkerhetsformål til sjøs, forskning og samfunnsplanlegging, ivaretagelse av miljøvern hensyn, beredskapsformål, innkreving av skatt, avgifter, toll og gebyrer i tilknytning til båter og båtmotorer, forsikringsformål, politietterforskning, forbruksundersøkelser og informasjon. Registeret skal ikke benyttes eller utleveres til kommersielle formål.

§ 3. Lovens virkeområde

Loven gjelder for fritids- og småbåter som har fast havn her i landet eller som brukes i norsk kystfarvann, innsjø eller vassdrag. Loven gjelder også for båter som brukes i næringsvirksomhet eller offentlig virksomhet.

Loven gjelder ikke for båter som pliktes registrert i henhold til andre lover.

Kongen bestemmer om, og i hvilken utstrekning, loven skal gis anvendelse på Svalbard.

Kapittel II. Registreringspliktige fritids- og småbåter m.m.

§ 4. Registreringspliktige fritids- og småbåter

Registreringsplikten omfatter enhver fritids- og småbåt som:

1. har fast havn her i landet, eller
2. brukes i norsk kystfarvann, innsjø eller vassdrag av person med fast oppholdssted i Norge, med mindre annet er bestemt i forskrift gitt av departementet.

Unntatt fra registreringsplikt er:

1. båter med lengde under 4,5 meter som ikke har motor som fremdriftsmiddel,
2. båter med lengde 4,5 meter eller mer som verken har seil eller motor som fremdriftsmiddel,
3. spesielle båter etter nærmere bestemmelser fastsatt av departementet.

§ 5. Eierens ansvar

Eieren av båten er ansvarlig for at den blir registrert i henhold til denne lov. Ved eierskifte skal også tidligere eier (selger) sende melding til registeret.

§ 6. Når registreringsplikten oppstår

Registreringsplikten oppstår ved sjøsettingen, og for båt som ikke har hatt motor, ved påsetting av motor. For båt som innføres til landet på egen kjøp, oppstår registreringsplikten ved innførselen. Båten skal være registrert etter reglene i denne loven selv om den ikke er i bruk, med mindre den pliktes registrert etter andre lover.

Departementet kan gi forskrift om at registreringsplikten skal oppstå på et annet tidspunkt enn nevnt i første ledd.

§ 7. Båtkort og kjennemerke

Registreringsmyndigheten skal utstede båtkort og tildele kjennemerke m.m. for båter som er registrert i fritids- og småbåtregisteret. Båtkortet skal til enhver tid medbringes i båten under bruk. Kjennemerket m.m. skal anbringes iøynefallende og tydelig på hver side av båtens forskip.

Departementet kan gi nærmere forskrift om merkingen og om båtkortets gyldighet og utforming.

§ 8. Gebyr

Departementet kan gi forskrift om betaling:

- a) av gebyr for førstegangsregistrering eller omregistrering av fritids- og småbåter,
- b) for oppslag, utskrivning og andre tjenester knyttet til registeret.

Den registreringspliktige (jf. § 5) er ansvarlig for gebyr for førstegangsregistrering. Dersom båten eies av flere personer i fellesskap, hefter disse solidarisk.

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

Kapittel III. Forskjellige bestemmelser

§ 9. Opplysninger i registeret

Fritids- og småbåtregisteret kan inneholde opplysninger om eieren (herunder fødselsnummer), båt, motor og andre opplysninger etter departementets nærmere bestemmelser (herunder opplysninger om båtens verdi og opplysninger av forsikringsmessig art).

§ 10. Innsamling av opplysninger og samkjøring

Opplysninger nevnt i § 9 kan kreves fra:

- a) politi, skatte- og avgiftsmyndighetene, Fiskeridirektoratet, skipsregisteret (NOR), det sentrale personregisteret.
- b) båteier, båtorganisasjoner, samt fra importører, tilvirkere og forhandlere av båter og båtmotorer.

Forsikringsselskap plikter etter krav fra registreringsmyndigheten å gi opplysninger om forsikrede båter, eierforhold (forsikringstaker) og annet av betydning for registrering i fritids- og småbåtregisteret, herunder generell overføring av opplysninger uten angivelse av navngitt båt, eier m.m.

Registreringsmyndigheten kan bestemme at opplysningene skal overføres elektronisk der dette er mulig.

Etter samtykke fra Datatilsynet kan overføring av opplysninger mellom fritids- og småbåtregisteret og dem som er nevnt i første ledd bokstav a, skje ved kobling (samkjøring). Samkjøring kan ellers skje når dette følger av annen lov eller av vedtak etter lov om personregistre m.m.

§ 11. Innsynsrett

Innsynsrett etter personregisterloven § 7 gjelder for fritids- og småbåtregisteret.

§ 12. Utlevering av opplysninger

Enkeltvis utlevering av personopplysninger kan skje i henhold til lov om offentlighet i forvaltningen.

Departementet kan for øvrig gi bestemmelser om omfanget av og innholdet i opplysninger som utgis, herunder bestemme at enkelte brukere skal gis anledning til direkte tilknytning til registret og om hvilke søkekriterier som kan benyttes ved slik tilgang til registret.

§ 13. Retting, ajourføring m.v.

Departementet kan gi forskrift om retting, ajourføring, sletting eller ikke bruk av opplysninger etter en viss tid, og om overføring av opplysninger i registeret til arkivverket.

§ 14. Registermyndighetens ansvar

Den registermyndighet som er nevnt i § 1 skal sørge for at bestemmelsen i eller gitt i medhold av §§ 9-13 blir fulgt. Det samme gjelder bestemmelser som følger av lov om personregistre m.m.

§ 15. Kontroll

Departementet kan gi nærmere forskrift om kontroll, herunder hvilken myndighet som skal utøve kontroll.

§ 16. Fjerning av kjennemerke, forvaring

Kontrollmyndigheten kan uten nærmere varsel, fjerne båtens kjennetegn og/eller nekte bruk av båten såfremt bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov ikke er overholdt. Båten kan tas i forvaring av kontrollmyndigheten for eierens regning og risiko.

§ 17. Tvangsmulkt og tvangssalg

Kontrollmyndigheten kan gi eieren en frist til å bringe registreringsforholdet i orden, og beslutte at det skal betales en tvangsmulkt for hver dag som går inntil forholdet er brakt i orden. Departementet gir forskrift om tvangsmulktens størrelse m.m. Beslutning om tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg.

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

§ 18. Straff

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i denne lov eller i medhold av denne lov, straffes med bøter. Medvirkning straffes på samme måte.

§ 19. Utfyllende bestemmelser

Departementet kan gi nærmere forskrift for utfylling og gjennomføring av denne lov.

Kapittel IV. Ikrafttredelse og overgangsbestemmelser

§ 20. Ikrafttredelse. Overgangsbestemmelser

Denne lov trer i kraft straks, med unntak av kapittel II som trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

Lov av 3. desember 1948 nr. 3 om registrering og merking av småfartøyer oppheves fra den tid Kongen bestemmer.

Departementet kan gi nærmere overgangsbestemmelser.