



Avfall
Norge



Finans Norge



Norsk obligatorisk båtregister for fartøy under 15 meter

Avfall Norge, Norboat, KNBF og Finans Norge har i fellesskap våren 2018 utarbeidet dette notatet som beskriver behovet for en revidert og ny langsiktig bærekraftig finansiering av retur- og vrakpantordning for gamle båter. En bærekraftig retur- og vrakpantordning kan ikke iverksettes eller fungere uten et nytt norsk obligatorisk båtregister, da dette er et nødvendig middel for å oppnå viktige miljø- og samfunns målsettinger. Sjøfartsdirektoratet har bistått med faglig innspill underveis i arbeidet.

Avfalls- og gjenvinningsbransjen, båtprodusenter, båtimportører, båtforeningene og finansbransjen mener det må tas nye og nødvendige grep for å sikre opprydding i vårt felles maritime miljø. Vi mener miljø og forsøplingsutfordringene til sjøs krever ytterligere innsats og nye virkemidler for å etablere bærekraftige løsninger. Hensikten er ikke økt regulering, frihet er fortsatt et viktig element i båtlivet og i båtpolitikken, men det er derimot behov for ytterligere felles handling med bærekraftige langsiktige løsninger. Avfall Norge, Norboat, KNBF og Finans Norge mener derfor at det bør utredes opprettelse av et norsk obligatorisk båtregister for alle fartøy under 15 meter som et svært sentralt virkemiddel.

Oslo, 20. juni 2018

Avfall Norge
Henrik Lystad
Fagdirektør

Finans Norge
Øyvind Flatner
Fagdirektør/advokat

KNBF
Endre Solvang
Generalsekretær

NORBOAT
Leif Bergaas
Daglig leder



Avfall
Norge



Finans Norge



Innholdsfortegnelse

Miljø- og samfunns målsettinger er viktigst	3
Gjeldende midlertidige returordning for fritidsbåter	3
Gjeldende ordning er ikke god nok	4
Flere positive sider ved et obligatorisk båtregister	5
Ikke alle ønsker et obligatorisk båtregister	5
Utredning av et obligatorisk båtregister er nødvendig	6
Konklusjon	7
Vedlegg 1 – detaljer for videre utredning	8
Vedlegg 2 Finansieringsmodell returordning	9



Miljø- og samfunnsmålsettinger er viktigst

Et nytt obligatorisk båtregister¹ er en forutsetning for å bidra til løse store miljø- og samfunnsutfordringer:

1. **Sikre innsamling og gjenvinning** for fritidsbåter som bidrar til å redusere marin forurensning. Det må skapes forutsigbare finansieringsordninger. Dagens statsfinansierte returordning for båter er midlertidig og usikker og dette gir ikke nødvendige incitament til oppbygging av innsamlings- og gjenvinningskapasitet for brukte båter. Båteiere må, på linje med alle andre, forvente å bidra til finansiering av en returordning for båter. Vi er opptatt av å etablere en varig bærekraftig ordning til erstatning for dagens midlertidige ordning.
2. **“Vrakpanten” må videreføres²**. Dagens “vrakpant” på båter (kr 1000,-) er for lav til å stimulere til innlevering av båter over 15 ft. Forbedret vrakpantordning er nødvendig, særlig for større båter (15-49 ft).
3. **Sjøsikkerhet og redningsaksjoner** til sjøs vanskeliggjøres og fordyres fordi det ikke er komplette register³ over båter og båteiere. Identifisering av savnede er tidkrevende og kompliseres ofte ved at det ikke er en oversikt over båteiere i Norge. Det er videre behov for bedre sjøsikkerhetskontroll og kvalitetsordninger for fritidsbåter (tilsvarende EU-kontroll for biler) som forutsetter et registreringssystem.
4. **Hvitvasking og skatteunndragelser** rapporteres og muliggjøres gjennom båthandel når det ikke finnes et obligatorisk båtregister for alle fartøy. Kriminalitetsbekjempelse innenfor båtområdet er ønsket fra flere etater.

Gjeldende midlertidige returordning for fritidsbåter

Fra 2017 er det vedtatt statlig finansiering (tilskuddsordninger) for retur av kasserte fritidsbåter. Målsettingen med den etablerte finansieringsordningen for kasserte fritidsbåter er å sikre innhenting, behandling og gjenvinning. Dagens ordning, der den som leverer inn båten til godkjent mottak får tilskudd på 1000 kr fra Miljødirektoratet, ble etablert som svar på Stortingets merknad til statsbudsjettet for 2017. Mottaksanlegg får refundert 6 kr/kg for båter uten motor under 15 ft. For båter over 15 ft med motor, samt alle båter med innenbordsmotor, gjelder 11 kr/kg. Disse båtene skal leveres til godkjente mottak iht krav fra Miljødirektoratet og Fylkesmannen. Grensen for refusjon fra Miljødirektoratet er båtvekt over 3000 kg og 15 meter.⁴

Miljødirektoratet meddelte at allerede i november 2017 hadde de mottatt over 1000 søknader for støtte (vrakpanten) til levering av kasserte fritidsbåter. I april 2018 opplyser Miljødirektoratet at nærmere 3200 båter er levert inn gjennom vrakpantordningen, dette er i hovedsak mindre båter. Det er i mars 2018 etablert 7-8 anlegg for mottak av båter over 15 ft med motor.

Dagens tilskuddsordning gir båteier et incitament for å levere båten til godkjent mottak, men dekker i liten grad kundenes (båteierens) kostnader for levering av større båter. For båter under 15 ft er det sannsynlig at kr 1000 er tilstrekkelig gulrot for mange. Likevel er det grunn til å frykte at større båter fortsatt vil kunne forsure kyst og skjærgård. Henlagte og strandede båter skaper store utfordringer for kommuner, skjærgårdstjenester og andre som rydder opp, og ofte er det ikke mulig å identifisere eier av båten. I disse tilfeller ender det som regel

¹ Vi har valgt å bruke benevnelsen ‘Båtregister’ som omfatter alle fartøy under 15 m (49 ft). Dvs at dette inkluderer både fritidsbåter og nytte(nærings)fartøy. Og samtidig er det viktig å utvide begrepet fra ‘småbåter’ som ofte er oppfattet som små landstedsbåter. Fritidsbåter omfatter ikke båter i næring og det er ønskelig at også båter under 15 m i næring også omfattes av registreringsplikt.

² <http://www.miljodirektoratet.no/no/Tema/Avfall/Avfallstyper/Kasserte-fritidsbater/>

³ Småbåtregisteret, Securemark og NOR-registeret er ikke obligatorisk for mindre fartøy og dekker ca 200 000 fritidsbåter. Det er ca 900 000 båter under 15 m totalt i Norge (2017).

⁴ For båter under 15 meter er det innført returordninger. Det er innført forskrift, med hjemmel i Forurensingsloven, om mottakplikt for kasserte fritidsbåter under 15 ft uten motor for kommunene. Alle båter under 1 tonn skal leveres gratis til godkjente mottak. Samt at det er innført tilskuddsordninger for mottak og behandling av fritidsbåter under 15 m. Videre er det innført godtgjørelse til båteier med kr 1000 når båten leveres til godkjent mottak.



Avfall
Norge



Finans Norge



med at båten må fjernes for kommunens regning, er som en strandet båt ender opp på en privat strandlinje kan det avstedkomme store uklarheter og uoverensstemmelser i ansvaret mellom grunneier, kommunen og den uidentifiserte eieren av båten.

Tilskuddet for innlevering av kassert fritidsbåt er satt på et moderat nivå (1000 kr pr båt), blant annet for å hindre misbruk. Samtidig er forvaltningen av støtteordningen trolig svært tid- og ressurskrevende for Miljødirektoratet. I mangel av et offentlig register over registrert båteierskap, kan en ikke ved mottaksstedene sjekke eierskapet til båtene og en har også små muligheter til å gjøre det. Dette betyr at det ikke finnes noen sikring mot misbruk av statlige midler. Et obligatorisk båtregister for alle fartøy under 15 meter kan legge til rette for å hindre misbruk og gi en mer effektiv forvaltning av en tilskuddsordning for innlevering av båter.

Gjeldende ordning er ikke god nok

Behov for ny bærekraftig finansiering av returordninger for gamle båter.

Vi mener at forurensere må betale, men det er unaturlig at dagens båteiere betaler for alle gamle synder.

Dagens statlige finansiering oppleves som et godt tiltak for opprydding i såkalte gamle synder og bransjen støtter den ordningen som nå er etablert.

Det er ikke gitt signaler fra Stortinget om hvor lenge dagens ordning skal gjelde, men mye tyder på at dagens vedtatte ordningen ikke kommer til å vare evig. For båteiere og båtbransjen oppleves dette ikke å være en bærekraftig løsning over tid. Det oppleves at det ikke er nok insentiver i ordningen og bransjen opplever den som uforutsigbar. Denne usikkerheten i ordningens varighet medfører blant annet større risiko som reduserer investeringsviljen. Konsekvensen av dette er at det blir etablert færre mottak- og behandlingsanlegg enn dersom det hadde vært normal forutsigbarhet på 5-10 år.

Samlet omsetning for innsamling og gjenvinning av båter (10 000 – 30 000 båter årlig⁵) er anslått til å være mellom 100 og 200 millioner kroner. Dette vil kreve investeringer i mottaksplasser, kverner og sorteringsanlegg. For flere av dagens aktører i avfalls- og gjenvinningsbransjen oppleves det som en betydelig risiko at tilskuddene ikke er vedtatt for mer enn ett år av gangen, samtidig som det er signalisert om at dagens tilskuddsnivå ikke vil vare evig.

Det er viktig å sikre finansiering for fremtidig innsamling og gjenvinning av kasserte fritidsbåter. Kostnadene med levering, håndtering og gjenvinning er høyere enn verdien på den gamle båten. På lang sikt må miljøkostnadene bæres av båteierne, men på kort sikt vil det være nødvendig at Statene er en betydelig bidragsyter. Dette fordi dagens båteiere ikke kan forventes å bære alle kostnadene for å etablere et fungerende mottaks- og behandlingssystem.

Initiativtakerne har sett på ulike måter å finansiere kostnadene som oppstår og gi nødvendige insentiver for innlevering. Basert på enkle analyser og vurdering av gjennomførbarhet og betalingsvilje, er det foreslått en modell der det etableres en miljøavgift⁶ som bidrar til å dekke deler av returordningens kostnader når den statsfinansierte ordningen fases ut. Miljøavgiften bør graderes etter båtens størrelse, type og materialsammensetning. Miljøavgiften vil måtte gjelde alle båter, etter nærmere utredninger, og kreves inn fra båteier. Det bør derfor etableres et obligatorisk register over alle båter i Norge som muliggjør innkreving av denne miljøavgiften. Det må være obligatorisk for alle å registrere båten.

⁵ Mepex rapport til Miljødirektoratet. Mepex har i sin rapport til Miljødirektoratet anslått at ca 5000 båter dumpes i sjøen årlig. Det er anslått fra Mepex at det skal gjenvinnes 10-30 000 båter årlig. Norbat opplyser at de mener 5000 båter er et mer realistisk nivå.

⁶ Miljøavgift. Foreløpige beregninger i arbeidsgruppen viser at en miljøavgift på kr 10 pr fot vil være tilstrekkelig for å dekke alle miljøkostnader. Dvs en fritidsbåt på 21 ft vil betale kr 210 pr år og dette vil dekke kostnadene til utbetaling av vrakpant, innsamling og gjenvinning.



Mange ønsker høyere vrakpant på fritidsbåter, og særlig for båter over 15 ft. Innføring og senere utbetaling av vrakpant vil kunne være gode mekanismer for å sikre at båter blir levert til forsvarlig behandling. Dersom slike ordninger skal innføres på permanent basis, mener vi dette må kobles mot faktisk eierskap, det kan trolig kun gjøres ved å ha et obligatorisk båtregister.

Flere positive sider ved et obligatorisk båtregister

Nødvendigheten av et obligatorisk båtregister har vært påpekt fra en rekke ulike instanser. Deriblant Miljødirektoratet, Sjøfartsdirektoratet og Politimyndighetene. Behovet for et samlet register over båter er fortsatt stort for myndighetene, da særlig innenfor sikkerhet til sjøs, redningsaksjoner, miljøforurensing fra herreløse båter, hvitvasking og svindel.

Miljødirektoratet har beskrevet mulige langsiktige ordninger for innsamling av kasserte fritidsbåter. Det går klart frem av dette arbeidet at Miljødirektoratet mener at et obligatorisk båtregister er nødvendig blant annet for å sikre korrekt utbetaling av vrakpant og få kontroll på herreløse båter.

Initiativtakerne mener at bærekraftige løsninger for innsamling og gjenvinning av båter må etableres, langsiktig finansiering av slike returordninger må skje gjennom en kombinasjon av statlig finansiering og miljøavgifter som betales av båtneierne gjennom et obligatorisk båtregister. Avfall Norge erfarer at herreløse båter er en utfordring for grunneiere og kommuner, derfor kan et båtregister være et viktig tiltak for å imøtekomme denne utfordringen.

Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) og NORBOAT ønsker et obligatorisk båtregister for å bidra til opprydding i marin forsøpling, sjøsikkerhet og varige returordning for kasserte fritidsbåter. Finans Norge støtter utredning og opprettelse av norsk obligatorisk register for fritidsbåter og viser til tidligere oversendte utredning fra 2011. Norges Seilforbund (NSF) støtter et obligatorisk offentlig register for fritidsbåter.

Videre meddeles det et behov fra skattemyndigheter for et båtregister med oversikt over fritidsbåter for å særlig kunne bekjempe hvitvasking og forsikringssvindel. Det kan også være behov for å vurdere en obligatorisk ansvarsforsikringsordning for fritidsbåter.

Politi og sjøsikkerhetsmyndigheter har behov for å lette arbeidet med redningsaksjoner og opplyser at de trenger et komplett båtregister.

Sjøfartsdirektoratet (SDir) har registrert at det er behov for et nasjonalt felles obligatorisk båtregister, men presiserer at beslutning om et slikt register er en politisk avgjørelse. Flere etater og direktoratet har henvendt seg til SDir⁷ hvor de ønsker seg et båtregister:

- Skatteetaten
- Toll og Avgift (TAD)
- Fiskeridirektoratet (for å kunne håndtere økende fritidsfiske i sjøen),
- Politidirektoratet
- Kystverket
- Telenor Kystradio
- Havnevesen i flere kommuner

Ikke alle ønsker et obligatorisk båtregister

Det har tidligere vært omstridt å fremme innføring av et obligatorisk register for båter. Det har vært politisk uenighet grunnet frykt for økt skattlegging av fritidsbåter. Behovet for et samlet register over fartøy under 15 meter er fortsatt stort for myndighetene, og da særlig innenfor sikkerhet til sjøs, redningsaksjoner, miljøforurensing fra herreløse båter, hvitvasking og svindel. Tidligere har det vært kritiske røster innen båtbransjen og blant båtneiere. Initiativtakerne har jobbet frem en felles enighet mellom båt-, finans- og avfallsbransjen, og det opplever at de tidligere kritiske røstene nå er betydelig redusert. Det anses som positivt at det ryddes opp i det maritime miljøet, som også inkluderer innføring av et obligatorisk båtregister.

⁷ Opplyst av SDir v/Ole Kamlund den 4.4.18.



Avfall
Norge



Finans Norge



Det er i 2018 to småbåtregister i Norge, samt det offentlige NOR-registeret der 8 550 fritidsfartøy mellom 7-15 meter er registrert. Totalt antall registrerte fartøy under 15 meter i NOR-registeret er i dag 16 092.

Redningsselskapet eier Småbåtregisteret og Securemark. Begge er frivillige registreringsordninger. Småbåtregisteret ble overført fra Toll- og avgiftsdirektoratet til Redningsselskapet etter politisk vedtak i 2002 om nedleggelse av det offentlige register for småbåter. Det opplyses at det er ca 156 000 båter i småbåtregisteret (av totalt ca 800 000 båter i Norge. Båtlivsundersøkelsen for 2018 anslår at antall båter er 948 000). Innmelding i småbåtregisteret koster 450 kr pr båt og årsgebyr er 225 kr for første båt, deretter kr 112,-. Overskuddet fra småbåtregistrene i Redningsselskapet går til å drive Redningsselskapets aktivitet. Innføring av et nasjonalt obligatorisk realregister over båter vil kunne gjøre Småbåtregisteret overflødig med den negative effekt at RS kan tape opp mot 35 millioner i årlig inntjening som går til til driften av redningsskøytene.

Generell frykt for avgifter og "skatt på fritidsaktiviteter" hos båteiere vil alltid være tilstede. Enkelte politikere vil også kunne tenke seg muligheten til bruke et obligatorisk båtregister til å innføre luksusskatter på båter. Dette er ikke hensikten med båtregisteret, initiativtakerne mener derimot at det må settes klare føringer for registeret, blant annet innretningen av det som gjør det uaktuelt å koble dette til skatteinnkreving.

Utredning av et obligatorisk båtregister er nødvendig

Initiativtakerne mener det av hensyn til miljø og samfunnsbehov bør utredes et obligatorisk båtregister som skal finansiere innsamling og gjenvinning av båter. Båtregisteret bør ha som formål å sikre bærekraftige returordninger og vrakpantssystemer.

Initiativtakerne mener Klima- og miljødepartementet bør utrede, i samarbeid med andre relevante departementer, opprettelse av et obligatorisk båtregister for alle fartøy under 15 meter som skal kreve inn nødvendig finansiering av returordningen og vrakpantordningen for båter.

Følgende sentrale og strukturelle elementer bør inkluderes i en utredning:

Strukturelle elementer i et register:

- Registerets form og status
- Eierskap til registeret
- Inntekter og kostnader
- Behov for samkjøring av informasjon til offentlige brukere
- Behov for pantstillelse
- Hjemle plikt til registrering
- Krav til sanksjonering

Drift av registeret:

- Driftsansvarlig for båtregister, herunder eventuelle samdriftsfordeler med NIS/NOR
- Registreringspliktige opplysninger
- Fartøy som eventuelt skal fritas

Returordningen for

- Modell for fastsettelse av miljøavgift
- Fritidsbåter, samt næringsfartøy under 15 m
- Modell for vrakpant(tilskuddsordning)

Finansiering

- Finansiering av selve båtregisteret
- Finansiering av sjøredning
- Finansiering av vrakpant (tilskuddsordningen)
- Behov for en overgangsfinansiering fra Staten



Avfall
Norge



Finans Norge



Konklusjon

Norge kan bli et foregangsland i etablering av et nasjonalt obligatorisk båtregister som skal bidra til å redusere marin forurensning og samtidig fungere stimulerende for den sirkulære økonomien. Båtforeningene, båtbransjen, finansbransjen og avfallsbransjen står samlet bak dette initiativet for å etablere permanente produsentdrevne returordninger for gjenvinning av båter. Avfall Norge, Norboat, KNBF og Finans Norge mener et obligatorisk register må på plass for å rydde opp til sjøs – for å sikre opprydding, hindre ytterligere forurensning av havet og sikre gjenvinning. Vi ber Klima -og miljøministeren om å ta initiativ til å utrede en ordning med sikte på å etablere et nasjonalt obligatorisk båtregister som vil underbygge en bærekraftig returordning for båter.

Oslo, den 20. juni 2018.

Arbeidsgruppen som har bestått av

Avfall Norge v/Henrik Lystad og Nancy Strand. Sveinar Kildal har bistått som initiativtaker og sekretær.

NORBOAT v/Erik Brauner og Leif Bergaas

KNBF v/Endre Solvang og Geir Giæver

Finans Norge v/Øyvind Flatner og Hege Hodnesdal

SDir v/Anita Irene Malmedal og Ole Kamlund har bistått med faglige innspill.

Vedlegg 1 – detaljer for videre utredning

Utredning av et obligatorisk båtregister er nødvendig

Initiativtakerne mener det av hensyn til miljø og samfunnsbehov bør utredes et obligatorisk båtregister som skal finansiere innsamling og gjenvinning av båter. Båtregisteret bør ha som formål å sikre bærekraftige returordninger og vrakpantssystemer.

Arbeidsgruppen mener det vil være naturlig å vurdere fordeler og ulemper med alternative løsninger:

- Privat drevet vs offentlig eid og styrt register jfr det norske bilregisteret og hente erfaringer fra UK (Small Boats Register)⁸
- Er det behov for samkjøring av informasjon til offentlige brukere (jfr bilregisteret)?
- Skal det være ett eller kan det være flere register som dekker alle typer båter, både over og under 15 meter, fritid og yrkesfartøy?
- Merkjingsplikt – skal alle båter være merket?
- Alle registrerte båter skal betale en årlig miljøavgift som skal finansiere fremtidig kassering av båten. Bør miljøavgiften graderes etter båtens størrelse, type og materialsammensetning?
- Hva som skal være registreringspliktig må utredes nærmere og følgende opplysninger kan være av interesse å vurdere:
 - Reg-nummer
 - Eier og eierskifteopplysninger
 - årsmodell
 - Båttype
 - Båtlengde (x meter/fot)
 - Båtbredde (x meter/fot)
 - Båtens vekt (x kg)
 - Skrognummer
 - Skrogets hovedmateriale (tre, glassfiber, betong, stål, alu, plast)
 - Drivstoff type (bensin, diesel, seil, el, manuell)
 - Motornummer
 - Motorstørrelse (hk)
 - Avløpsforhold
 - MMSI, VHF-radiokallsignal

Avgrensninger og unntak må vurderes:

- Unntak for båter under 4 m og smalere enn 1,30 m?
 - Vannscooter må være obligatorisk å registrere?
 - Dersom grensen settes over 4 m så vil det kunne bli en stor kryss-subsidiering fra store til små båter?
- Unntak for registreringsplikt for kano, kajakk, seilbrett, men skal fortsatt omfattes av returordningen?
 - Båter som er unntatt registreringsplikt må være gratis å levere til gjenvinning. Det bør derfor kunne vurderes om disse farkostene inngår i en produsentansvarsordningen med en engangsavgift. Engangsavgift må også ha en nedre grense og kreves inn ved kjøp av båten/fartøyet.

Finansiering av driften av selve registeret må utredes i detalj:

- Miljøavgift - skissere ulike modeller for beregning og hva miljøavgiften skal dekke
- Andre finansieringskilder enn fra båtneierne
- Ivaretagelse av panthaversiden
- Økonomiske og juridiske spørsmål

⁸ <https://mcanet.mcga.gov.uk/ssr/ssr/>

Vedlegg 2 Finansieringsmodell returordning

Illustrasjoner av mulig finansieringsløsninger og kostnadselementer

Det følgende illustrerer en mulig finansieringsløsning hvor det innføres en maritim miljøavgift som kreves inn fra båteteiere gjennom et obligatorisk båtregister. Gjennom båtregisteret blir det mulig å innføre en miljøavgift for alle båter. Det er nedenfor belyst miljøavgiftsinntekter som skal brukes til å dekke kostander til innsamling og gjenvinning av kasserte båter.

Nivåer for miljøavgift er anslått av initiativtakerne. Gjenvinningskostnader er basert på anslag fra initiativtakerne med kostnadsnivået på de gjeldende, og midlertidige, tilskuddsordninger fra Miljødirektoratet for kasserte fritidsbåter.

Gjenvinningsnivå: Gruppen antar dette kan variere mellom 5000 og 15 000 båter per år. Dette er lavere enn anslagene fra MDIR basert på rapporten fra MEPEX. Gruppen ser for seg at gjenvinningsnivået vil være på linje med nybåtsalget som varierer fra 5 000 – 8 000 båter per år. Det kan i tillegg komme år med utfasing av flere båter slik at det kan være sannsynlig med opp til 15 000 båter årlig.

VURDERING AV VARIASJON I ULIKE PARAMETRE			
SNITT ALLE BÅTER			
Vrakpant Kr/båt (FRA 1000 -10000 AVHENGIG AVSTØRRELSE)		Gjenvinnings- kostnader kr/kg GJENNOMSNIITT ALLE BÅTE5	
Gjenvinningsnivå (antall båter)			Finansiering (Kr/ft)
5000	4000	8	5
10000	6000	10	10
15000	8000	12	15

Initiativtakerne har tatt utgangspunkt i at båt lengde kan være en metode for beregning av miljøavgift. Båt lengde er som oftest en kjent størrelse. Ved 10 kr/ft for alle båter i Norge vil dette gi en samlet årlig inntekt på 139 mill kr. Settes avgiften til 5 kr/ft vil årlig inntekter for å dekke gjenvinningskostnadene bli kr 69 mill, og ihhv kr 208 mill ved 15 kr/ft. Det forutsettes også at det skal være en vrakpant som utbetales ved innlevering av båter til vraking, og at vrakpanten betales ut fra den innbetalte miljøavgiften, slik at både gjenvinningskostnader og vrakpant må forutsettes at skal dekkes inn gjennom den årlige miljøavgiften.

Båteier skal betale	15 ft	25 ft	49 ft
Årlig miljøavgift for gjenvinning og vrakpant	kr 150	kr 250	kr 490
Kan eventuelt erstattes med engangsinnbetaling ved kjøp	Ja, for mindre f eks båter under 10 ft, kajakk og kano	Nei	Nei

Samlede inntekter basert på miljøavgift innkrevd per fot ser slik ut dersom satsen settes til kr 10 pr fot (dette teoretiske regnestykket forutsetter at 100% av alle båteteiere betaler):

Inntekter BASERT PÅ MILJØAVGIFT	Antall	snittlengde	kr pr ft (årlig)	årlig inntekt
Småbåter	300 000	10	10	30 000 000
Båt u/kabin	310 000	16	10	49 600 000
Båt m/kabin	190 000	25	10	47 500 000
Seilbåt	40 000	30	10	12 000 000
SUM	840 000			139 100 000

Dersom satsene for miljøavgift endres til hhv 5 og 15 kr per fot vil de totale inntekter endres tilsvarende. Det er disse inntektene som skal dekke de samlede gjenvinningskostnader. Inntektsrammene er fra ca kr 70 mill/år til ca kr 200 mill/år.

Kr/år	5 kr/ft	10 kr/ft	15 kr/ft
MILJØAVGIFT (FINANSIERING)	69 550 000	139 100 000	208 650 000

Gjenvinningskostnader baseres på de kostnader som Miljødirektoratet har i tilskuddskuddsordningen. Dvs 6 kr/kg og 11 kr/kg. Ved et årlig gjenvinningsnivå på 5000 båter hvorav 2000 er under 15 ft og uten motor, vil årlige gjenvinningskostnader være kr 46 mill.

Gjenvinningskostnader						
Samlede kostnader vekt*kr/kg	Antall	Snittvekt (tonn)	Vekt (tonn)	Kr/tonn	Sum kostnad	
Småbåter	2 000	0,07	137	6 000	820 669	
Båt u/kabin u/motor	1 500	0,25	375	6 000	2 250 342	
Båt m/kabin (og motor)	1 500	2,50	3 750	11 000	41 250 000	
Seilbåt	25	6,70	167	11 000	1 842 101	
SUM (basert på Mepx og MDlr satser)	5 025	-	4 429		46 163 112	
				SNITT KR/TONN	10422	

I et fremtidig innsamlings og gjenvinningsystem vil det være varierende antall båter til behandling hvert år. Videre vil det også være usikkerhet knyttet til det antall båter som forbrukerne ønsker å kassere. Antall båter til behandling vil også kunne henge sammen med størrelsen på en eventuell vrakpant. Særlig dersom vrakpant økes slik at de for større båter blir lønnsomt å levere inn båten til sluttbehandling fremfor å senke den.

Dersom ulike gjenvinningsnivåer settes opp og man tar utgangspunkt i 5 000, 10 000 og 15 000 båter til gjenvinning vil kostnadene øke med antall båter. Det er ikke tatt høyde for eventuelle stordriftsfordeler. Fremtidige struktur for innsamling, gjenvinning og utbetaling av vrakpant vil mest sannsynlig være mellom kr 66 mil og kr 178 mill. Alternativet som ligger nærmest Mdir sitt anslag er på kr 122 mill for 10 000 båter til gjenvinning årlig. Her har vi forutsatt at vrakpant på større båter settes til kr 10 000 pr båt slik at det er tilstrekkelig motivasjon og kostnadsdekning for at store båter leveres inn til godkjent behandling.

	Lav 5000 båter (kr/år)	Middels 10 000 båter (kr/år)	Høy 15 000 båter (kr/år)
GJENVINNINGSKOSTNADER (varierende antall båter)	46 163 112	92 326 224	138 489 336
VRAKPANT UTGIFTER	20 250 000	30 375 000	40 500 000
SUM KOSTNADER			
Gjenvinning og vrakpant	66 413 112	122 701 224	178 989 336

I diagrammet nedenfor vises de ulike alternativer for gjenvinningsnivå med tilhørende nødvendig finansiering fra miljøavgiften. Det laveste antall båter til gjenvinning er satt til 5 000 båter per år. Totale kostnader og inntekter balanser her rundt kr 65-70 mill/år med miljøavgift på 5 kr/ft. Ved høyeste antatte gjenvinningsnivå på 15 000 båter årlig balanser dette årsvolumet rundt kr 200 mill per år med et miljøavgift på 15 kr/ft.

