

Kystverket  
Postboks 1502,  
6025 ÅLESUND

*Norske Havner representerer havnene i Norge og arbeider for å synliggjøre havnenes betydning, utvikling og konkurranseevne.*

*Norske Havner er en del av arbeidsgiver- og interesseorganisasjonen KS Bedrift som organiserer over 535 lokale og regionale samfunnsbedrifter, primært med kommunalt eierskap.*

*FNs bærekraftsmål er rettesnor og grunnlag for det KS Bedrift arbeider med og står for.*

Høringsuttalelse fra Norske Havner:

## Endringer, opphevelse og innføring av enkelte forskrifter til havne- og farvannsloven

### 1. Bakgrunn

Norske Havner viser til høring, datert 19.09.19, av forskrifter til havne- og farvannsloven (2019) som skal settes i kraft samtidig med loven 1. januar 2020.

Høringen angår forskriftene som skal tre i kraft samtidig som innføringen av den nye havne- og farvannsloven:

- Forskrift om farleder
- Forskrift om endring i forskrift om bruk av sjøtrafikksentralenes tjenesteområde og bruk av bestemte farvann
- Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av farvannsavgift
- Forskrift om opplysningsplikt for transportplanlegging
- Forskrift om overtredelsesgebyr etter havne- og farvannsloven
- Forskrift om overgangsregler ved ikraftsetting av ny lov om havner og farvann
- Forskrift om oppheving av forskrifter gitt med hjemmel i lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann og lov 15. august 2014 nr. 61 om losordningen

Norske Havner er positive til at det fremmes forslag til forskrifter, overgangsordninger og opphevelse av eksisterende forskrifter. For Norske Havner er det viktig at forslagene tydeliggjør ansvarsfordeling mellom kommune (havn) og stat, og at forskriftene vil være tjenlig i havnene daglige virke.

***Norske Havner skulle helst sett at forskriftene ble ajourført i sin helhet. Vi har likevel forståelse for at den korte tiden frem til ikrafttredelse 1.1.2020 kan gjøre det vanskelig.***

## 2. Norske Havners innspill til de enkelte forskriftene

Norske Havner vil under kommentere de enkelte forskriftene.

### 2.1. Forskrift om farleder

Lovens § 6, siste ledd – innebærer at staten bærer hele ansvaret for utbedringer i farvannet. Norske Havner er enig med Kystverket i at dagens forskrift må endres i tråd med lovens endringer i ansvarsfordelingen. For de fleste havner vil havneavgrensningene være naturgitt, men det er likevel viktig at Kystverket har en god dialog med den enkelte havn og avklarer avgrensningen. Formålet med loven er å bidra til økt sikkerhet og god fremkommelighet for de som bruker sjøveien. Uklarheter i ansvaret kan bidra til å svekke formålet med loven. Der hvor statens ansvar øker, som en følge av at hoved- og biled går gjennom havneområdet, er det viktig at staten avklarer med havna den fremtidige ansvars- og oppgavefordeling.

Norske Havner ser at endringene vil medføre økte kostnader for staten, og forventer at dette blir tydeliggjort og prioritert i Kystverkets budsjetter. Alternativet vil være at sikkerheten og fremkommeligheten i farvannet reduseres i forhold til dagens nivå.

### 2.2. Forskrift om endring i forskrift om bruk av sjøtrafikksentralenes tjenesteområde og bruk av bestemte farvann

Norske Havner er usikker på om forslaget lever opp til lovens intensjon, nemlig at kommunen i medhold av § 8 i loven kan fastsette andre fartsregler for fritidsfartøyer. Vi ser imidlertid hensiktsmessigheten av en slik overordnet bestemmelse, men mener prinsipielt at dette burde vært avklart i selve loven.

### 2.3. Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av farvannsavgift

Norske Havner støtter utvidelsen i forhold til at avgiftsplikt også utløses ved anløp til akvakulturanlegg. Usikkerheten knyttet til dagens regime synes således å være avklart. Hvis dette likevel ikke er tilfelle, bør det i forskriftene presiseres tydeligere hva som er definert inn i begrepet akvakulturanlegg.

Norske Havner forventer at selvkostforskriften, jf kommunelovens §15-1 anvendes. Det er likefult verdt å merke seg at nettselskapene i energisektoren brukes en [referanserente](#) istedenfor kalkylerenten 5-årig SWAP tillagt ½ prosentpoeng. Referanserenten er betydelig høyere og gir bedre forutsetninger for å gjøre nødvendige investeringer.

Norske Havner er enig med Kystverket i at lovens § 36 angir hva som kan legges inn under farvannsavgift. Vi ser derfor ikke helt hensikten med å fastsette i forskrift at det ikke er lov å ta dobbeltbetaling (finansiere samme tiltak med både farvannsavgift og saksbehandlingsgebyr). Det er etter vår mening ikke nødvendig.

Norske Havner mener at det, basert på organisasjonsfriheten, bør åpnes for delegasjon av innkreving av farvannsavgift til private aktører, slik loven legger opp til. Vår anbefaling er at slik delegasjon forskriftsfestes allerede nå. Hva kommunen velger å gjøre på sikt, overlates til den enkelte kommune.

Vi er enige med Kystverket i at det er behov for en overgangsordning til § 36 i loven. Vi mener imidlertid at ikrafttredelsestidspunktet bør settes til 31.12.2020, på lik linje med øvrige overgangsregler. Havnene fastsetter sine avgifter i forbindelse med budsjettarbeidet høsten før påfølgende budsjettår. Da blir det uryddig å ha en forskrift som er avklart etter at budsjettene er lagt. Hva det kan tas avgift for reguleres uansett tydelig av § 36 fra 01.01.2020. Vårt forslag vil derfor ikke ha noen materiell betydning for brukerne av havna, men det blir mer ryddig å forholde seg til for havnene.

#### **2.4. Forskrift om opplysningsplikt for transportplanlegging**

Norske Havner har ingen merknader til at noen av reglene i dagens forskrift for havnestatistikk videreføres inntil en venter på at EU forordningen implementeres i 2025 (European Maritime Single Window).

#### **2.5. Forskrift om overtredelsesgebyr etter havne- og farvannsloven**

Norske Havner støtter forslaget om innføring av et overtredelsesgebyr for brudd på havne- og farvannsloven.

#### **2.6. Forskrift om overgangsregler ved ikraftsetting av ny lov om havner og farvann**

Norske Havner støtter forslaget til forskrift i forhold til hvilken lov som kommer til anvendelse ved behandling av søknader som kommer inn før ny havne- og farvannslov trer i kraft, men som først behandles etter at ny lov er trådt i kraft.

Vi er videre enige i at det er den nye myndigheten som må følge opp tidligere vedtak. For eksempel at det er fylkeskommunene som må følge opp fiskerihavnene etter 2020. I høringen er det bedt om innspill på hvordan Kystverket skal formidle en oversikt over enkeltvedtak gjort av Kystverket. Norske Havner mener at Kystverket bør ha en dialog med kommunene/havnene om

hvilke vedtak som foreligger og oversende nødvendig beslutningsgrunnlag til kommunene/havnene.

Norske Havner støtter forslaget om at kommunene får frist ut 2020 med å endre eller oppheve eksisterende forskrifter gitt med hjemmel i dagens havne- og farvannslov §§ 14 og 42.

Når det gjelder overgangsordning på dagens forskrifter om anløpsavgift, mener Norske Havner at en bør følge samme tidsfrist som for ordensforskrifter. Bakgrunnen for dette er at havnene endrer sine forskrifter i forbindelse med budsjettarbeidet for påfølgende år. Havnene må likevel forholde seg til den nye bestemmelsen i §36, slik at det ikke får noen praktiske konsekvenser for brukerne av havn.

## **2.7. Forskrift om oppheving av forskrifter gitt med hjemmel i lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann og lov 15. august 2014 nr. 61 om losordningen**

Norske Havner støtter forslaget.

## **2.8. Øvrige kommentarer**

Norske Havner har vurdert forslagene til forskrifter som er sendt på høring, men har i tillegg følgende å bemerke:

Det følger av HFL § 32, 2 ledd at havnene skal føre regnskap i tråd med reglene i regnskapsloven, jf. endringer i kommuneloven. Vi ber Kystverket vurdere overgangsordninger og hvordan dette skal gjøres for å sikre like konkurransevilkår mellom de ulike organisasjonsformene (KF, IKS, AS), og hva åpningsbalansen skal være basert på. Det er ikke en ubetydelig jobb som skal gjøres ved en slik overgang, og det må hensyntas i regelverket.

For Norske Havner er det viktig at de enkelte bestemmelser sees i lys av formålsparagrafen. Norge er en kystnasjon og det er derfor viktig at sikkerheten, beredskapen og fremkommeligheten ivaretas. Det er viktig at både staten og kommunen unngår situasjoner hvor skip som utgjør en risiko ikke håndteres på en hensiktsmessig måte. Vi ber derfor om at Kystverket i det videre arbeidet legger til rette for en god dialog med kommunene/havnene for å sikre lovens formål. Det vises eksempelvis til at det på en del steder i en del situasjoner gjennomføres lasting og lossing av gods, foretas mannskapsskifte osv i farvannet, uten at fartøyene går til kai. Med hensyn til ivaretagelse av framkommelighet, sikkerhet og miljø er ikke dette alltid ønskelige situasjoner.

I forlengelsen av dette vil Norske Havner også oppfordre Kystverket til å inngå avtaler med de lokale havnene om kapasiteter til å ha beredskap langs hele kysten. Der det er aktuelt vil dette

bidra til at Kystverket til enhver tid har både kapasiteter og avklarte vilkår for å bruke de lokale ressursene eksempelvis til å rydde i hoved- og biled når det er nødvendig. Dette vil bedre beredskapen og sikre forutsigbarhet for begge parter.

### 3. Oppsummering

Norske Havner er i hovedsak positiv til de forslagene som er sendt på høring. Vi har spesieltpekt på at det vil være behov for å se på hvordan §32 skal følges opp. I tillegg er merknadene under pkt. 2.8, som ikke nødvendigvis er omtalt i forskriftsarbeidet, viktig å merke seg i forhold til det videre arbeidet med forskriftene.

Kjell-Olav Gammelsæter  
Direktør, Norske Havner

Arnt-Einar Litsheim  
Fagdirektør, Norske Havner