



Samferdselsdepartementet - SD  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Vår referanse: 18/00684-8  
Arkivkode: P00 &00  
Saksbehandler: Erna M. Larsen,  
Deres referanse:  
Dato: 11.06.2018

## Høringsuttalelse - NOU2018-4 - Sjøveien videre - Forslag til ny havne- og farvannslov

Vi viser til høringsbrev av 13.mars 2018 med høringsfrist 15.06.2018 og inngir herved høringsuttalelse. KS Hovedstyre behandlet saken i sitt møte den 4. juni 2018 og hovedstyrets vedtak av følger vedlagt.

### 1. INNLEDNING

KS mener det er nødvendig med en opprydding i ansvarsområdet mellom stat og kommune i havne- og farvannsloven.

KS er enig i behovet for en tydeligere ansvarsfordeling for farvannet. Samtidig er dette et svært komplisert tema som gjør det nødvendig å forstå hvilke konsekvenser lovutvalgets endringer faktisk innebærer. KS ber derfor Samferdselsdepartementet om å foreta ytterligere konsekvensutredning av havne- og farvannslovutvalgets forslag om endring i ansvar og myndighet for farvannet, som foreslår at kommunen vil ha ansvar for havn og nærområder til havn og staten for sjøområder utenfor havn. Det er særlig viktig at Kystverkets ressurser og prioriteringer avklares i en slik utredning.

En konsekvensutredning vil være et viktig beslutningsgrunnlag for en eventuell endring i ansvar og myndighet mellom kommune og stat for farvannet.

KS er under forutsetning av at konsekvensutredningen ikke peker i noen annen retning, enig i forslaget om at myndighetsutøvelsen som hovedregel legges til staten, med at berørte kommuner skal høres og deres innspill skal vektlegges ved løpende beslutninger.

KS støtter forslaget om at kommunene kan ta utbytte fra overskuddet i havnevirkksomheten. Det forutsettes at kravene for å ta ut utbytte ikke fastsettes strengere enn aksjelovens utdelingsregler.

KS mener kommunestyret må bestemme utbyttets størrelse i et kommunalt foretak og at kommunestyrets myndighet er tilstrekkelig begrenset gjennom kravet til nødvendig avsetning.

KS mener det må drøftes og utredes mer grundig hvilke muligheter som finnes for å tilpasse havne- og farvannsloven til kommunenes faktiske utfordringer når det gjelder regulering av ferdsel med fritidsfartøy, herunder oppfølging og håndhevelse av

regulering av ferdsel med fritidsfartøy med hjemmel i plan- og bygningsloven blant annet om politiet bør gis hjemmel til å håndheve overtredelse av reguleringsbestemmelser.

KS er positiv til utvalgets forslag om å utvide kretsen som kan holdes ansvarlig for ulykker og andre hendelser i farvannet til å gjelde fartøyets eier, reder og den som for øvrig har etterlatt gjenstanden.

KS ønsker at kommunene gis adgang til å fatte vedtak om midlertidig begrensning av fartøyets opphold i havn når det kan dokumenteres særlig utfordringer ved lokal luftforurensing og generelle forurensingsulemper for miljøet.

KS støtter forslaget som samler regulering av statens tjenester for å ivareta sikkerhet i farvannet i én lov.

## **2. ANSVARFORDELING FOR FARVANNET**

Dagens havnelov medfører uklarhet om ansvaret mellom kommune og stat. Ved å legge hovedansvaret til ett subjekt - i dette tilfelle staten v/Kystverket - vil det bidra til å skape forutsigbarhet for brukerne ved at reglene er like, og ikke som i dag der grensene for ansvarsforholdene til sjøs er uklare. KS er derfor enig i behovet for en tydeligere ansvarsfordeling mellom stat og kommune for farvannet.

Den foreslåtte modellen vil kunne gi enkle og tydelige grenser mellom statens og kommunenes ansvars- og myndighetsområder. Det vil videre bidra til å sikre en enhetlig praksis uavhengig av kommunegrenser i farvannet og den enkelte kommunes økonomi og ressurser.

KS mener det er riktig at staten tar et større ansvar for kostnadene med å tilrettelegge for sikker sjøtrafikk.

KS er enig i at myndighetsutøvelsen som hovedregel legges til staten, og at berørte kommuner skal høres og at uttalelsen skal tillegges vekt. Dette innebærer at alle klager knyttet til farvannet utenfor sjøområdet i havnen må håndteres av staten v/Kystverket.

Samtidig er endring og i ansvar og myndig et svært komplisert tema som gjør det nødvendig med ytterligere konsekvensutredninger av forslaget. KS ber derfor Samferdselsdepartementet om å foreta ytterligere konsekvensutredning av havne- og farvannslovutvalgets forslag om endring i ansvar og myndighet for farvannet, hvor kommunen vil ha ansvar for havn og nærområder til havn og staten for sjøområder utenfor havn. Det er særlig viktig at Kystverkets ressurser og prioriteringer avklares i en slik utredning.

En konsekvensutredning vil være et viktig beslutningsgrunnlag for en eventuell endring i ansvar og myndighet mellom kommune og stat for farvannet.

KS er under forutsetning av at konsekvensutredningen ikke peker i noen annen retning enig i forslaget om at myndighetsutøvelsen som hovedregel legges til staten, og at berørte kommunen skal høres og deres innspill skal vektlegges.

Vi har noen særskilte merknader knyttet til fremkommelighet og beredskap som fremkommer i punkt 6 nedenfor.

## **3. DISPONERING AV HAVNEKAPITAL**

I henhold til dagens havne- og farvannslov skal havnekapitalen holdes adskilt fra kommunens økonomi, og kan som hovedregel kun benyttes til havneformål. Det kan ikke utdeles utbytte før det er foretatt

### 3. DISPONERING AV HAVNEKAPITAL

I henhold til dagens havne- og farvannslov skal havnekapitalen holdes adskilt fra kommunens økonomi, og kan som hovedregel kun benyttes til havneformål. Det kan ikke utdeles utbytte før det er foretatt nødvendige avsetninger til vedlikehold, framtidig utviklingsvirksomhet med videre. Kommunens andel av utbytte må benyttes til havneformål.

Dagens havnelov er til hinder for å kunne ivareta utfordringene ved befolkningsveksten på mulig måte. De kommunale havnene, inkludert havnekapitalen, er en del av fellesskapets ressurser. I kommunal sektor sikres lokalt selvstyre gjennom vektlegging av rammefinansiering i stedet for øremerkede midler. KS støtter derfor utvalgets flertall som går inn for adgang til å ta utbytte fra havnekapitalen til fri bruk.

Vilkårene som flertallet foreslår for å kunne ta ut utbytte, er etter KS syn for strenge. Det må ikke må fastsettes strengere regler enn det som følger av aksjelovens tilsvarende regler for utdeling av utbytte. Utvalgsflertallet har tatt utgangspunkt i aksjelovens bestemmelser når de har definert betingelsene for å kunne dele ut utbytte, men foreslår noe strengere regler enn det som følger av aksjeloven. KS støtter forslaget om å kunne ta utbytte, men mener reglene ikke må fastsettes strengere enn det som følger av aksjeloven.

Videre er KS uenig i begrensningen om at utbyttet ikke kan settes høyere enn hva styret foreslår når det gjelder kommunale foretak. Forslaget innebærer at kommunestyret ikke kan bestemme å ta ut større utbytte enn det styret i foretaket foreslår. Forslaget fraviker kommunelovens prinsipp om at kommunestyret er øverste organ og kan gripe inn/eller treffe andre avgjørelser enn foreslått av underordnet organ. Utvalget har ikke drøftet forholdet til kommuneloven herunder hvorfor det er nødvendig å innskrenke kommunestyrets suverenitet. KS stiller spørsmål om dette er riktig og nødvendig og mener det må være opp til kommunestyret å bestemme utbyttets størrelse. Kommunestyrets myndighet er uansett begrenset gjennom kravet til nødvendig avsetning.

I forslaget til utbytteregel er det presisert at all overføring av verdier fra havnens kapital som direkte eller indirekte kommer eieren til gode regnes som utdeling. Begrepet «direkte eller indirekte» er ifølge utvalget ment å tilsvare begrepet i aksjeloven § 3-6 (2), og ha samme betydning. Dette innebærer at verdioverføringen kommer eier direkte til gode, dersom kommunen selv er den som mottar verdioverføring fra havnen. Bestemmelsen klargjør derimot ikke hvordan en situasjon der midler fra havnen brukes til prosjekter som kommer både havnen og eier til gode skal løses. Dersom det bevilges penger fra havnens midler til bygging av en gangbro eller rundkjøring som begge vil ha nytte av straks prosjektet står ferdig eller potensielt i fremtiden kan bevilgningen i sin helhet ikke anses som utbytte/utdeling. Slike prosjekter kan etter vår vurdering ikke anses som utbytte og dette bør klargjøres i lovforarbeider.

KS støtter forslaget om et regnskapsmessig skille mellom havnens inntekter og kapital og kommunens øvrige virksomhet. Dette er tråd med rapport om Like konkurransevilkår for offentlige og private aktører som ble offentliggjort 23.01. 2018.

### 4. REGULERING AV FERDSEL MED FRITIDSFARTØY

KS er enig med utvalget i at det har vist seg krevende å begrunne regulering av vannskuterkjøring på en juridisk holdbar måte med hjemmel i havne- og farvannsloven. KS er derfor enig i at arealdelen i kommuneplanen kan være et mulig hjemmelsgrunnlag for kommuner som ønsker lokal regulering. Det må imidlertid skje en nærmere utredning av oppfølging av en slik reguleringsmetodikk da utvalget ikke har gått nærmere inn på dette.

KS mener at hvilke muligheter som finnes for å tilpasse dagens havne- og farvannslov

til kommunenes faktiske utfordringer når det gjelder regulering av ferdsel med fritidsfartøy bør utredes nærmere.

KS mener oppfølging og håndhevelse av reguleringer av ferdsel med fritidsfartøy med hjemmel i plan- og bygningsloven også må utredes ytterligere, herunder praktiske konsekvenser av en slik regulering samt ytterligere om sanksjonsmuligheter ved overtredelser.

## 5. ANSVARET FOR FREMKOMMELIGHET OG BEREDSKAP

KS legger til grunn at dette må gjelde havneområde knyttet opp mot alle typer havner uavhengig av eierskap, også enkeltstående fergeleier og hutigbåtkaiene. Departement bør vurdere om dette bør presiseres i merknadene til lovtekst.

I lovforslagets §§ 7 og 13 brukes henholdsvis begrepet «ferdsel» og «alminnelig ferdsel». Begrepene er ikke nærmere definert. Hva som ligger i begrepene er ikke klart og bør derfor klargjøres.

Fergetrafikken og hutigbåtrutene er en del av den alminnelige samferdselen og må sikres. Statens ansvar for fremkommeligheten i lovforslagets § 7 sier ikke noe om statens plikter utover over at den har et ansvar for å opprettholde ferdselen og at staten skal ha ansvaret for isbrøyting. KS legger til grunn at ansvaret for den alminnelige ferdselen opprettholdes og forutsetter at det er naturlig at staten sørger for isbrøyting for de offentlige ferge- og hutigbåtrutene enten selv eller gjennom avtaler med de kommunale havnene eller private. KS er bekymret for om beredskapen vil bli tilstrekkelig ivaretatt. Det er ikke nærmere klargjort hva som ligger i statens ansvar annet enn at staten må sørge for det nødvendige apparatet, og i tilfelle behov inngå avtaler.

Det sies ikke noe om når departementet eller Kystverket har plikt til å gripe inn eller hvor lang tid det må gå før isbrøyting eller fjerning av gjenstander skal iverksettes. KS mener dette ikke er tilstrekkelig. Det bør vurderes å regulere dette i forskrift eller instruks som klargjør innholdet av en aktivitetsplikt.

Dersom kystverket eller andre som skal utføre oppdraget på vegne av departement ikke oppfyller sine plikter, må kommunale havnene ha anledning til å rydde opp. Dette vil eksempelvis være tilfelle der det må rykkes ut raskt for å sikre fremkommeligheten uten at det foreligger avtale eller hvor Kystverket er forhindret til å rykke ut.

I slike tilfeller må det fastsettes oppgjørsregler for arbeidet som utføres innenfor statens ansvarsområde.

KS sitt forslag om ytterligere utredning av ansvarsoverføring innebærer også hvilke ressurser staten v/Kystverket må ha på plass for å sikre fremkommeligheten. Utvalget peker selv bare på at det bør inngås avtaler med foretak som kan utføre oppgavene. Utvalget skriver at «*Departementet må vurdere konkret hvilke tiltak som er egnet dersom det oppdages forhold som hindrer eller vanskeliggjør ferdselen, herunder eventuelt benytte seg av de forvaltningstiltak som havne- og farvannsloven åpner for.*»

Utvalget forutsetter at det inngås avtaler med kommunale havner eller private om utførelse av statens oppgaver. Mange av de større havnene har allerede utstyr og beredskap for å sikre fremkommeligheten i farvannet. Når havnene uansett må holde oppe fremkommeligheten nær egen havn, må disse havnene ha eget utstyr for fremkommelighet og beredskap for å sikre fremkommeligheten i eget sjøområde. Det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt at dette utnyttes gjennom avtaler mellom staten og de berørte havnekommunene eller interkommunale selskaper. De kommunale havnene har i tillegg viktig lokalkunnskap som kan komme staten til nytte gjennom slike samarbeidsavtaler.

I den grad det er mulig, bør det fastsettes nærmere retningslinjer for innholdet i avtalene for å unngå tvister, særlig gjelder dette bestemmelser knyttet til oppgjør for utstyr som må anskaffes, vedlikeholdes, og oppgjør ved utrykning og isbrøyting.

## 6. ORGANISERING AV HAVNEVIRKSOMHETEN

Det er lagt opp til at det skal være opp til kommunen selv å bestemme hvordan den kommunale havnen skal organiseres. Det betyr at havnene fortsatt kan organiseres som en del av kommunen som rettssubjekt, enten som egen etat eller kommunalt foretak eller organiseres som eget rettssubjekt. Ved interkommunalt samarbeid om havn, kan dette løses enten ved å opprette et Interkommunalt selskap (IKS), et aksjeselskap (AS) eller et samvirkeforetak (SA). Det vil heller ikke være noe formelt til hinder for at havnevirksomheten organiseres som et interkommunalt samarbeid etter kommuneloven § 27, men dette anbefales ikke av utvalget idet de organisatoriske rammene for denne type virksomhet etter utvalgets syn bør være mer robuste og fastere.

Det nye forslaget åpner også opp for at kommunen kan drifte en havn sammen med private, alternativet vil da være aksjeselskap (AS) eller samvirkeforetak (SA). Utvalget foreslår ingen endringer i de bestemmelsene som regulerer de ulike organisasjonsformene, herunder heller ikke for et IKS.

KS mener utvalgets forslag ivaretar kommunenes rett til selvbestemmelse når det gjelder organisering og støtter forslaget. Vi er enig i utvalgets vurdering ved bruk av § 27- samarbeid. Dette vil også gjelde kommunalt oppgavefelleskap som i forslag til ny kommunelov er foreslått i stedet for nåværende § 27- samarbeid.

## 7. ANLØPSAVGIFT

Utvalgets flertall foreslår å fjerne hjemmelen for innkreving av anløpsavgift. Kommunene er ikke pliktig til å kreve anløpsavgift i dag. Det er heller ikke alle havnene som benytter seg av denne adgangen. Dagens regelverk tolkes også ulikt. Det har ført til klager slik utvalgets flertall påpeker. KS mener det er mer fornuftig og forutsigbart at de utgifter havnen vil ha knyttet til å sikre fremkommelighet i egen havn, belastes brukerne gjennom de ordinære vederlagene. Dette samsvarer med kravet om kommersiell drift. KS støtter derfor forslaget om å fjerne adgangen til å ta anløpsavgift. Samtidig er det viktig at havnen sikres mulighet til å kreve vederlag for sine tjenester som en kommersiell aktør. Det forutsettes at havnens utgifter kan dekkes inn gjennom vederlag eller gebyrer fastsatt gjennom forskrifter.

Med vennlig hilsen

  
Lasse Hansen  
Administrerende direktør

  
Tor Allstrin  
Juridisk direktør



# Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 18/00684  
Arkivkode  
Saksbehandler Erna M. Larsen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedstyret	28.05.2018	18/28

## Høring - NoU 2018-4 - Sjøveien videre - Forslag til ny havne- og farvannslov.

---

### Hovedstyret har behandlet saken i møte 28.05.2018 sak 18/28

#### Vedtak

Hovedstyret gir sin tilslutning til at KS' høringsuttalelse utarbeides i tråd med de hovedlinjer angitt i følgende punkter:

1. KS mener det er nødvendig med en opprydding i ansvarsområdet mellom stat og kommune i havne- og farvannsloven.
  - a. KS ber Samferdselsdepartementet om å konsekvensutrede havne- og farvannslovutvalgets forslag om endring i ansvar og myndighet for farvannet, hvor kommunen vil ha ansvar for havn og nærområder til havn og staten for sjøområder utenfor havn.
  - b. En konsekvensutredning vil være et viktig beslutningsgrunnlag for en eventuell endring i ansvar og myndighet mellom kommune og stat for farvannet.
2. KS er enig i forslaget om at myndighetsutøvelsen som hovedregel legges til staten, og at berørte kommunen skal høres og deres innspill skal vektlegges.
3. KS støtter forslaget om at kommunene kan ta utbytte fra overskuddet i havnevirksomheten.

Det forutsettes at kravene for å ta ut utbytte ikke fastsettes strengere enn aksjelovens utdelingsregler.

4. KS mener kommunestyret må bestemme utbyttets størrelse i et kommunalt foretak og mener kommunestyrets myndighet er tilstrekkelig begrenset gjennom kravet til nødvendig avsetning.
5. KS mener det må drøftes og utredes mer grundig hvilke muligheter som finnes for å tilpasse havne- og farvannsloven til kommunenes faktiske utfordringer når det gjelder regulering av ferdsel med fritidsfartøy, herunder oppfølging og håndhevelse av regulering av ferdsel med fritidsfartøy med hjemmel i plan- og bygningsloven blant annet om politiet bør gis hjemmel til å håndheve overtredelse av reguleringsbestemmelser.

KS er positiv til at:

- Kretsen for det som kan holdes ansvarlig for uhell utvides,
- Kommunen kan begrense opphold av fartøy i havn,
- Losloven blir en del av havne- og farvannsloven.

Administrasjonen gis fullmakt til å vurdere ytterligere forslag fra lovutvalget i KS sitt høringsvar.