



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 30 L

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i havne- og farvannsloven mv.
(håndheving av fartsovertredelser mv.)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	8.2	Høringsforslaget	9
			8.3	Høringsinstansenes syn	10
			8.4	Departementets vurdering	11
2	Bakgrunn for lovforslagene	5	9	Øvrige mindre endringer	12
2.1	Innledning	5	9.1	Delegering av kommunens myndighet § 4	12
2.2	Høringen	5	9.2	Begrepene «ferdsel» og «fremkommelighet» i §§ 14, 46 og 48	12
3	Hjemmel til å gi forskrift om vrakfjerning § 17	6	9.3	Oppdeling av § 17 tredje ledd	12
3.1	Gjeldende rett	6	9.4	Departementets vurdering	12
3.2	Høringsforslaget	6	10	Endringer i andre lover	12
3.3	Høringsinstansenes syn	7	11	Økonomiske og administrative konsekvenser	12
3.4	Departementets vurdering	7	12	Merknader til endringsforslagene	13
4	Begrepet «rabattordninger» §§ 34, 35 og 36	7	12.1	Endringer i havne- og farvannsloven	13
5	Innkrevning av farvannsavgift § 36	8	12.2	Endringer i forurensningsloven ...	14
6	Tilsyn med farvannsavgiften § 37	8		Forslag til lov om endringer i havne- og farvannsloven mv. (håndheving av fartsovertredelser mv.) ...	15
7	Informasjons- og kommunikasjonssystemer for meldeplikt § 39	9			
8	Forenklet forelegg ved fartsovertredelser § 51	9			
8.1	Gjeldende rett	9			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 30 L

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i havne- og farvannsloven mv. (håndheving av fartsovertredelser mv.)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 6. november 2020,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet fremmer i denne proposisjonen forslag til endringer i havne- og farvannsloven. Departementet foreslår å gjeninnføre adgangen til å ilegge forenklet forelegg ved fartsovertredelser til sjøs, klargjøre hjemmelsgrunnlaget for statlig tilsyn med kommunenes innkreving av farvannsavgiften og gi departementet hjemmel til å fastsette forskrift om vrakfjerning. Departementet foreslår også enkelte mindre endringer samt språklige justeringer i enkelte bestemmelser. Videre inneholder proposisjonen et forslag til en endring i forurensningsloven.

2 Bakgrunn for lovforslagene

2.1 Innledning

Etter den tidligere havne- og farvannsloven (2009) hadde politiet adgang til å ilegge forenklet forelegg ved fartsovertredelser på sjøen. Som følge av ny havne- og farvannslø, som trådte i kraft 1. januar 2020, har ikke politiet lenger adgang til å ilegge forenklet forelegg. Havne- og farvannsloven (2019) har istedenfor innført overtredelsesgebyr for brudd på en rekke bestemmelser, inkludert fartsovertredelser. Erfaringer fra båtsesongen 2020 viser imidlertid

at forenklet forelegg vil være en mer hensiktsmessig måte å håndheve fartsovertredelser på enn overtredelsesgebyr. Det er derfor ønskelig å gjeninnføre 2009-lovens system for håndheving av fartsovertredelser. I tillegg foreslås enkelte andre nødvendige endringer, blant annet å gi departementet hjemmel til å gi forskrift om vrakfjerning og tydeliggjøre hjemmelsgrunnlaget for å føre tilsyn med kommunenes innkreving av farvannsavgiften.

2.2 Høringen

Samferdselsdepartementet sendte 25. august 2020 forslag til endringer i havne- og farvannsloven på høring, med svarfrist 22. september 2020. Høringsfristen var på fire uker, kortere enn minstetiden på seks uker etter utredningsinstruksen. Departementet mente det var grunn til å ha en kortere frist enn seks uker for å sikre at de nye reglene for håndheving av fartsovertredelser kan tre i kraft 1. januar 2021, og før båtsesongen 2021. Etersom disse reglene eksisterte etter tidligere havne- og farvannslø, og de fleste andre endringene er av mindre betydning, ble det ansett som tilstrekkelig med fire ukers høringsfrist.

Høringsinstansene ble bedt om å videresende høringsbrevet til andre relevante høringsinstanser som ikke stod på høringslisten. Hørings-

brevet ble sendt til følgende institusjoner og organisasjoner:

Departementene
Kommunene
Fylkeskommunene
Fylkesmennene
Datatilsynet
Konkurransetilsynet
Kystverket
Miljødirektoratet
Politidirektoratet
Regjeringsadvokaten
Riksadvokaten
Sametinget
Sjøfartsdirektoratet
Sysselmannen på Svalbard
Vegdirektoratet

Den Norske Turistforening
Friluftsrådenes Landsforbund
Hurtigbåtenes Rederiforbund
Kommunenes Sentralforbund
Kongelig Norsk Båtforbund
Kystrederiene
Landsorganisasjonen i Norge
Norske Havner
NHO Logistikk og Transport
NHO Sjøfart
Norges Motorsportforbund
Norges Rederiforbund
The Nordic Association of Marine Insurers
(CEFOR)

Departementet har mottatt 17 hørings svar, 9 av disse var uten merknader. Departementet mottok høringsuttalelser med realitetsmerknader fra:

Forsvarsdepartementet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Riksadvokaten
Norsk Friluftsliv
Politidirektoratet
Sarpsborg kommune
Oslo Politidistrikt

I tillegg uttaler Kystverket og Norske Havner at de slutter seg til forslaget uten at de har konkrete merknader til høringen.

Hovedsynspunktene i høringsuttalelsene gjengis i proposisjonen. Alle høringsuttalelsene er i sin helhet tilgjengelige på regjeringens nettsider.

3 Hjemmel til å gi forskrift om vrakfjerning § 17

3.1 Gjeldende rett

Havne- og farvannsloven § 17 gir myndighetene adgang til å gi pålegg om fjerning av vrak av hensyn til sikkerheten og fremkommeligheten i farvannet. Forurensningsloven og havressurslova gir tilsvarende hjemler for å ivareta disse lovenes formål.

Den internasjonale Nairobi-konvensjonen (vrakfjerningskonvensjonen) gir statene folkerettslig hjemmel til å fjerne skipsvrak i økonomisk sone og forbedrer deres muligheter til å få dekket kostnader til vrakfjerning i dette området.

I Prop. 105 LS (2017–2018) ba Justis- og beredskapsdepartementet om Stortingets samtykke til tiltredelse av Den internasjonale Nairobi-konvensjonen (vrakfjerningskonvensjonen). Videre ble det foreslått endringer i sjøloven og havne- og farvannsloven (2009) til gjennomføring av konvensjonen i norsk rett.

Justis- og beredskapsdepartementet foreslo i nevnte proposisjon at vrakfjerningskonvensjonens bestemmelser om fjerning av vrak skal gjennomføres i forskrift, med hjemmel i havne- og farvannsloven, forurensningsloven og havressurslova. På denne bakgrunn foreslo Justis- og beredskapsdepartementet en forskriftshjemmel i et nytt siste ledd i havne- og farvannsloven av 2009 § 35. For øvrig la departementet til grunn at forurensningsloven § 88 og havressurslova § 67 gir hjemmel til å fastsette forskrifter om vrakfjerning, og at det derfor ikke er behov for endringer i forskriftshjemlene i disse lovene.

Lovendringene som ble foreslått i proposisjonen er vedtatt av Stortinget, jf. lov 12. desember 2018 nr. 115 om endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak). Den nye bestemmelsen i havne- og farvannsloven trådte imidlertid aldri i kraft, og ble heller ikke kunngjort slik at den ble tatt inn i havne- og farvannsloven av 2009 § 35. Hjemmelen til å gi forskrift om vrak ble heller ikke tatt inn i den nye havne- og farvannsloven av 2019.

3.2 Høringsforslaget

Som en oppfølging av Justis- og beredskapsdepartementets Prop. 105 LS (2017–2018) om blant annet norsk tiltredelse til vrakfjerningskonvensjonen, foreslo Samferdselsdepartementet i høringsnotatet å fastsette en forskriftshjemmel om vrakfjerning som et nytt ledd i havne- og farvannsloven § 17.

For å kunne gjennomføre vrakfjerningskonvensjonen er det nødvendig å fastsette en forskrift om fjerning av vrak med hjemmel i havne- og farvannsloven, forurensningsloven og havressurslova. Det er derfor behov for en hjemmel i havne- og farvannsloven til å gi en slik forskrift.

Samferdselsdepartementets forslag tilsvarer forskriftshjemmelen som ble foreslått i nevnte proposisjon om endringer i sjøloven mv. Samferdselsdepartementet foreslår imidlertid at myndigheten til å gi forskrift gis til departementet. De fleste hjemlene som gis til staten i havne- og farvannsloven er gitt til departementet, bortsett fra hjemler som gjelder Norges økonomiske sone, krigssituasjoner og lignende. Avgjørelsen om å gjøre § 17 femte ledd gjeldende i Norges økonomiske sone vil i alle tilfeller måtte fattes av Kongen i statsråd, jf. havne- og farvannsloven § 2 fjerde ledd. Den materielle hjemmelsadgangen til å gi forskrift om fjerning av vrak bør imidlertid etter departementets syn ligge hos departementet.

3.3 Høringsinstansenes syn

Sarpsborg kommune bemerker etter dialog med *Borg Havn IKS* at det bør vurderes å utvide den foreslåtte hjemmelen til å gi forskrift i havne- og farvannsloven § 17. Forslaget om nytt siste ledd i lovens § 17 omtaler kun «vrak». Sarpsborg kommune vurderer at det i tillegg er et behov for en forskriftshjemmel som omfatter henlagte fartøy i sin alminnelighet, både med kjente eiere og eierløse fartøy. Kommunen uttaler videre at håndtering av henlagte fartøy er en utfordring for kommunene i havner og i kystsonen. I den forbindelse er det et behov for klarere og lettere prosesser for å iverksette tiltak overfor både eier og henlagte gjenstander eller båter.

Politidirektoratet viser til og slutter seg til *Oslo Politidistrikts* innspill om at Sjøtjenesten ved Oslo politidistrikt stadig mottar meldinger om hensatte eller forlatte og antatt eierløse båter som medfører ulempe eller fare for ferdsel eller miljø. Oslo Politidistrikt støtter forslaget, men ser likevel praktiske utfordringer fordi erfaring viser at det er svært ulikt syn på hva henholdsvis myndighetene og eiere definerer som vrak. Oslo Politidistrikt uttaler videre at det derfor er viktig at rammene for en slik forskrift sikrer enhetlig praksis og håndheving, også på tvers av kommunegrensene. De viser videre til at en slik forskrift med fordel kan utvides til å hjemle pålegg om fjerning og eventuelt fjerning av forlatte fartøy med kjent eier og eierløse båter som ankres opp i mer enn to døgn og viser til friluftslovens § 9.

3.4 Departementets vurdering

Hjemmel til å gi forskrift om fjerning av vrak er foreslått slik at det kan gis en forskrift med hjemmel i havne- og farvannsloven, forurensningsloven og havressurslova for å gjennomføre vrakfjerningskonvensjonen.

Departementet viser til at forlatte fartøy omfattes av lovens øvrige regler om forbud mot å volde fare eller ulempe i farvannet, om den ansvarliges tiltakspålegg, myndighetenes adgang til å gi pålegg om fjerning og myndighetenes adgang til selv å fjerne fartøyet på den ansvarliges regning, jf. §§ 17 og 18. Videre viser departementet til at dersom en kommune fjerner et forlatt fartøy som hindrer sjøtransporten i eget sjøområde eller er til fare for ferdselen i kommunens sjøområde, og det ikke er kjent hvem som er ansvarlig for fartøyet, kan kostnadene for fjerningen finansieres gjennom farvannsavgiften, jf. havne- og farvannsloven § 36 andre ledd bokstav a.

Departementet mener at prosesser for å iverksette tiltak overfor eier og henlagte fartøy, ut over det som fremgår av havne- og farvannsloven §§ 17 og 18, kan etableres uten at de må gis i forskrifts form.

4 Begrepet «rabattordninger» §§ 34, 35 og 36

Havne- og farvannsloven §§ 34 og 35 gir staten myndighet til å fastsette forskrift om henholdsvis sikkerhetsavgift og losavgift. Paragraf 36 gir kommunen adgang til å gi forskrift om farvannsavgift. I disse forskriftene er det adgang til å fastsette det som i loven betegnes som «rabattordninger». Eksempel på rabattordninger kan være at det gis rabatt for fartøy med høy score på miljøindeksen ESI (Environmental Ship Index), jf. merknaden til § 35 om losavgifter i Prop. 86 L (2018–2019). Vi viser i denne sammenheng også til merknaden til § 36 om farvannsavgiften: «Det er en forutsetning at slike rabatter fastsettes på et ikke-diskriminerende grunnlag, og i tråd med EU/EØS-retten. Hjemmelen åpner bl.a. for å fastsette sesong- eller årsavgift. Det kan også fastsettes rabattordninger ut fra miljøkriterier».

Samferdselsdepartementet har erfart at begrepet «rabattordninger» er egnet til å skape tvil om innholdet. Det har vært uklarhet knyttet til om det er adgang til å fastsette høyere avgifter for enkelte typer skip, for eksempel for skip som ikke møter visse miljøkriterier. I et slikt tilfelle vil «normalprisen» være den rabatterte prisen. Departe-

mentet mener at en slik prising er i tråd med bestemmelsene om avgifter etter loven, og at en slik tolkning av begrepet «rabattordninger» er i tråd med lovens formål. For å klargjøre innholdet i begrepet, foreslår departementet likevel at begrepet «rabattordning» endres til «differensiering». Departementet vurderer at en slik endring ikke vil innebære materielle endringer, men vil derimot klargjøre hva som er lovgivers intensjon med bestemmelsene.

Departementet mottok ingen høringsinnspill om dette forslaget. Departementet foreslår dermed at ordet «rabattordninger» byttes ut med «differensiering».

5 Innkreving av farvannsavgift § 36

Det følger av § 36 fjerde ledd at departementet kan gi forskrift om at aktører kan kreve inn farvannsavgift på vegne av kommunen mot dekning av kostnadene ved innkrevingen. Dette er en videreføring av rettstilstanden slik den var etter 2009-loven. Myndigheten til å gi en slik forskrift var imidlertid delegert til kommunen gjennom forskrift 20. desember 2010 nr. 1762 om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift § 10.

Samferdselsdepartementet mener at det er lite hensiktsmessig at staten skal bestemme hvilke aktører som skal kreve inn avgiften på vegne av en kommune. Et slikt forskriftsvedtak ville ikke vært i tråd med prinsippet om at kommunene skal ha generell frihet til å løse sine oppgaver tilpasset lokale forhold, jf. Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder om *Statlig styring av kommuner og fylkeskommuner*. Departementet mener at kommunene bør kunne bestemme at andre aktører skal kreve inn avgiften på deres vegne, slik som kommunene hadde mulighet til etter 2009-loven. Oppgaver skal tildeles kommunene gjennom lovvedtak i Stortinget, jf. nevnte veileder.

Departementet mottok ingen høringsinnspill om dette forslaget. Departementet foreslår derfor at bestemmelsen endres slik at kommunene kan gi forskrift om at aktører kan kreve inn farvannsavgift på vegne av kommunen.

6 Tilsyn med farvannsavgiften § 37

Havne- og farvannsloven § 37 gir myndighetene hjemmel til å føre tilsyn. Hvilke kommuneplikter staten kan føre tilsyn med må fremgå av særloven jf. kommuneloven § 30-2. Havne- og farvannsloven

§ 37 andre ledd gir departementet adgang til å føre tilsyn med kommunepliktene etter §§ 6 og 32.

Havne- og farvannsloven § 36 regulerer kommunenes adgang til å fastsette forskrift om innbetaling av farvannsavgift. Paragraf 37 andre ledd nevner ikke spesifikt at departementet kan føre tilsyn med kommunenes innkreving av farvannsavgift etter § 36. Dette fremgår i dag av forskrift om kommunenes beregning og innkreving av farvannsavgift (farvannsavgiftsforskriften) § 6. Forskriften utpeker Kystverket til å være tilsynsmyndigheten på dette området.

For å klargjøre hjemmelsgrunnlaget ble det derfor foreslått i høringsnotatet at det tas inn en henvisning til havne- og farvannsloven § 36 i bestemmelsen om tilsyn etter § 37 andre ledd.

Det følger av veilederen for statlig styring av kommuner og fylkeskommuner at innføring av nye hjemler for statlig tilsyn med kommuner må begrunnes særskilt. Stortinget har lagt til grunn at innføring av statlig tilsyn skal bygge på en risiko- og vesentlighetsanalyse av de konkrete lov-pålagte oppgavene og at valg av tilsyn som virkemiddel skal kunne forsvares i en kost-nyttevurdering.

Farvannsavgiften skal kun dekke kommunens kostnader til tiltak som følger av den uttømmende listen i § 36 andre ledd. Kommunens adgang til å kreve farvannsavgift er en videreføring av bestemmelsen om anløpsavgift etter den tidligere havne- og farvannsloven (2009), og Kystverket har lenge ført tilsyn med kommunenes innkreving av farvannsavgiften. Erfaringer fra tilsynsarbeidet viser at enkelte kommuner har benyttet farvannsavgiften til å dekke kostnader knyttet til egen havnevirksomhet, som det ikke er adgang til etter havne- og farvannsloven. I høringsrunden til ny havne- og farvannsløven mente flere høringsinstanser at det bør føres tilsyn med innkrevingen fordi det har vært tilfeller hvor kommunene har benyttet avgiften til annet enn å dekke de kommunale oppgavene som loven gir adgang til.

Departementet har derfor vurdert at det er behov for å fortsette å føre statlig tilsyn med kommunenes innkreving av farvannsavgiften. Endringsforslaget vil ikke medføre praktiske konsekvenser for verken stat eller kommune, men derimot klargjøre hjemmelsgrunnlaget for tilsynet.

Fordi § 36 andre ledd, som regulerer hvilke kostnader kommunen kan finansiere med farvannsavgift er en kommuneplikt, er det behov for at bestemmelsen nevnes eksplisitt i § 37 andre ledd. Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser i sitt høringsinnspill til at det er de materi-

elle kravene i § 36 andre ledd staten kan føre tilsyn med, og ikke § 36 som sådan. Paragraf 37 andre ledd bør derfor vise spesifikt til § 36 andre ledd.

For øvrig mottok ikke departementet andre høringsinnspill om dette forslaget. Departementet foreslår derfor at bestemmelsen endres slik at det tas inn en henvisning til havne- og farvannsloven § 36 andre ledd i bestemmelsen om tilsyn i § 37 andre ledd.

7 Informasjons- og kommunikasjonssystemer for meldeplikt § 39

Havne- og farvannsloven § 39 omhandler opplysnings- og meldeplikt. Første ledd regulerer pålegg om å gi opplysninger som er nødvendige til bruk ved transportplanlegging. Andre ledd gir hjemmel til å pålegge meldeplikt og har i tillegg en bestemmelse om at det kan kreves meldinger for å ivareta oppgaver knyttet til Forsvarets suverenitetshevdelse eller myndighetsutøvelse.

Det foreslås et nytt tredje ledd i § 39 som gir departementet hjemmel til å fastsette forskrift om etablering, drift og bruk av informasjons- og kommunikasjonssystemer for gjennomføring av meldeplikt. Bestemmelsen vil blant annet gi hjemmel til å regulere Kystverkets nasjonale meldesystem SafeSeaNet, herunder gjennomføring i norsk rett av forordning 2019/1239 om et europeisk Maritime Single Window Environment. Forordningen stiller krav til det norske SafeSeaNet-systemet som har vært i bruk som nasjonal rapporteringskanal for skip siden 2008, og krever blant annet at det norske SafeSeaNet-systemet benytter et harmonisert datasett og brukergrensesnitt.

Bestemmelsen vil videre gi hjemmel for gjennomføring i norsk rett av forordning 2020/1056 om elektronisk godstransportinformasjon (eFTI-forordningen). Forordningen etablerer en adgang for transportaktører til å oppfylle lovbestemte opplysningsplikter om gods digitalt via sertifiserte plattformer (eFTI-plattformer). Forordningen etablerer også et rammeverk for funksjonelle krav og et sertifiseringsregime for eFTI-plattformer.

Bestemmelsen vil også gi hjemmel for fremtidig regulering av lignende art, herunder utfyllende bestemmelser til og endringer av nevnte forordninger. Forskriftshjemmelen legger dermed til rette for ytterligere digitalisering samtidig som en kan ivareta problemstillinger som for eksempel cyber security og digitalisering av maritime tjenester.

Departementet mottok ingen høringsinnspill om dette forslaget. Departementet foreslår derfor at det tilføyes et nytt tredje ledd i § 39 som gir departementet hjemmel til å fastsette forskrift om etablering, drift og bruk av informasjons- og kommunikasjonssystemer for gjennomføring av meldeplikt.

8 Forenklet forelegg ved fartsovertredelser § 51

8.1 Gjeldende rett

Departementet kan etter havne- og farvannsloven § 50 ilegge overtredelsesgebyr til den som forsettlig eller uaktsomt overtrer enkeltvedtak eller forskrift med hjemmel i nærmere angitte bestemmelser. Det følger blant annet av § 50 første ledd bokstav a at det kan ilegges gebyr for overtredelse av enkeltvedtak og forskrifter gitt i medhold av §§ 7 og 8. Paragrafene 7 og 8 gir henholdsvis stat og kommune myndighet til å regulere ferdsel, herunder fartsgrenser for fritidsfartøy. Dette innebærer blant annet at ved fartsovertredelser til sjøs kan departementet ilegge overtredelsesgebyr. Denne myndigheten er i dag delegert til politiet, jf. forskrift 26. juni 2020 nr. 1407 om fartsbegrensninger i sjø § 7.

8.2 Høringsforslaget

Paragraf 50 er en ny bestemmelse som ble innført ved havne- og farvannsloven av 2019. Innføringen av overtredelsesgebyr er ment å bidra til en enklere og mer effektiv sanksjonering, jf. Prop. 86 L (2018–2019) s. 178. Erfaringer fra fritidsbåtsesongen 2020 viser imidlertid at overtredelsesgebyr ikke synes å være en hensiktsmessig reaksjon ved fartsovertredelser til sjøs. Den tidligere ordningen med forenklet forelegg for fartsovertredelser vil være en mer hensiktsmessig sanksjonsform for fartsovertredelser på sjøen. Ileggelse av overtredelsesgebyr istedenfor forenklet forelegg for fartsovertredelser på sjøen kan gi brukerne inntrykk av at slike overtredelser avkriminaliseres, noe som ikke er et ønskelig signal. Det legges til grunn at forenklet forelegg i større grad vil virke preventivt mot fartsovertredelser enn overtredelsesgebyr. Til sammenligning gis det bøter og forenklet forelegg for fartsovertredelser på veien, og departementet kan ikke se at det er noen tungtveiende grunner for at fartsovertredelser på sjøen ikke skal kunne straffes på samme måte. Videre er det politiet som i dag har ressur-

ser til å håndheve fartsgrensene på sjøen. Politiet har fått delegert myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr for fartsovertredelser på sjøen etter forskrift om fartsbegrensninger i sjø, men dette er kun ment som en midlertidig løsning frem til en lovendring er på plass. Departementet mener at politiet også på lang sikt bør være den myndigheten som håndhever fartsgrensene på sjøen.

Etter havne- og farvannsloven (2009) § 62 bokstav a kunne fartsovertredelser på sjøen sanksjoneres med bøter eller fengsel inntil 6 måneder. Det fulgte videre av forskrift 15. juni 2001 nr. 634 om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker § 1 nr. 05-07 at fartsovertredelser på sjøen ble sanksjonert med forenklet forelegg. Den nye loven har nå innført forvaltningssanksjoner for mindre alvorlige fartsovertredelser, i motsetning til tidligere lov som hadde straffesanksjoner. For den som overtrer fartsgrensene vil den praktiske forskjellen være at dersom gebyret ikke godtas, kan dette klages inn til Kystverket etter alminnelige forvaltningsrettslige regler, jf. forskrift om fartsbegrensninger i sjø § 7 tredje ledd. Dersom forenklet forelegg ikke godtas vil saken normalt bringes videre i rettssystemet.

Departementet mener at forenklet forelegg er en mer riktig og hensiktsmessig sanksjonsform for overtredelse av fartsbestemmelsene til sjøs enn overtredelsesgebyr. Departementet foreslår derfor å gjeninnføre havne- og farvannslovens (2009) system for håndheving av fartsovertredelser til sjøs ved at et nytt første ledd tas inn i dagens straffebestemmelse § 51.

Etter forslaget § 51 første ledd første punktum gis politiet myndighet til å ilegge bot ved uaktsomme og forsettlige overtredelser av enkeltvedtak og forskrifter gitt i medhold av §§ 7 og 8. Den vide formuleringen som foreslås i nytt første ledd er valgt for å også fange opp overtredelser av andre regler enn fartsovertredelser fastsatt i medhold av §§ 7 og 8. Dette kan eksempelvis bli aktuelt dersom en kommune har fastsatt forskrift om forbud eller andre restriksjoner mot bruk av vannscooter i kommunens sjøområde, jf. § 8. I et slikt tilfelle kan det være aktuelt at politiet ilegger bot ved overtredelse av forskriften. Av forslaget andre punktum følger det at boteleggelsen kan skje ved forenklet forelegg. Departementet vurderer at forenklet forelegg vil være den mest aktuelle sanksjonsformen ved fartsovertredelser til sjøs.

Departementet understreker at brudd på §§ 7 og 8 som fører til at det inntreffer eller oppstår fare for betydelig skade på liv eller helse, miljø eller materielle verdier fortsatt vil kunne straffes etter forslaget andre ledd.

Departementet har sett behov for å gjøre enkelte lovtekniske justeringer i gjeldende første og andre ledd. Departementet foreslo i høringsnotatet at første ledd blir andre ledd og at formuleringen «bryter handlingsnormene» erstattes med «den som overtrer alternativene angitt i § 50». Departementet vurderte at forslaget er en mer korrekt og presis henvisning til § 50. Dagens andre ledd foreslås som tredje ledd og ordet «gjerningsbeskrivelse» foreslås av lovtekniske hensyn fjernet.

8.3 Høringsinstansenes syn

De høringsinstansene som uttaler seg om forslaget er gjennomgående positive til å gjeninnføre straff for de mindre alvorlige fartsovertredelser til sjøs.

Norsk Friluftsliv viser til at den asymmetriske arealkonflikten mellom myke brukere og fritidsfartøyer oppleves sterkere for de myke brukerne. *Norsk Friluftsliv* mener derfor at det er viktig med både fartsbegrensninger og en effektiv håndheving av fartsovertredelser.

Politidirektoratet trekker paralleller til fartsovertredelser på vei og viser til at en avkriminalisering harmonerer dårlig med øvrige reaksjonsmåter overfor sjøfarende. *Politidirektoratet* stiller spørsmål ved om en eventuell endring av § 51 også bør medføre en endring av § 50 første ledd bokstav a ved at for eksempel «enkelvedtak eller forskrift gitt i medhold av § 7 og § 8, første ledd» i § 50 første ledd bokstav a tas ut.

Oslo politidistrikt etterspør en helhetlig gjennomgang av samtlige reaksjonsformer knyttet til overtredelser på sjøen, og at det bør i større grad trekkes paralleller til vegtrafikken. For eksempel burde unnlattelser av bruk av egnet flytemiddel i båt vært håndhevet med overtredelsesgebyr, jf. manglende bruk av sikkerhetsbelte i bil.

Justis- og beredskapsdepartementet uttaler at bruk av forenklet forelegg forutsetter at bøtesatser og subsidiær fengselsstraff er fastsatt på forhånd, og at slike regler bør gis i forskrift. *Justis- og beredskapsdepartementet* anbefaler derfor at bestemmelsen om forenklet forelegg suppleres med en forskriftshjemmel slik at Kongen kan oppdatere forskrift 15. juni 2001 nr. 634 om forenklet forelegg i småbåtsaker. Det vises videre til forskriftshjemlene i bestemmelsene om forenklet forelegg i småbåtloven § 42 og vegtrafikkloven § 31 b.

Justis- og beredskapsdepartementet påpeker videre at de ovennevnte bestemmelsene i småbåtloven og vegtrafikkloven åpner for at forenklete forelegg skrives ut i ettertid. *Justis- og bered-*

skapsdepartementet ber i denne sammenheng Samferdselsdepartementet ta stilling til om også havne- og farvannsloven bør åpne for dette, og om det er behov for andre bestemmelser knyttet til forenklede forelegg. For eksempel bør det vurderes om det er behov for bestemmelser om at polititjenestepersoner som ellers ikke har foreleggsmyndighet kan gis myndighet til å utferdige forenklede forelegg og bestemmelser om at påtalemyndigheten kan oppheve vedtatte forelegg til gunst for siktede. Det vises igjen til småbåtloven § 42 og vegtrafikkloven § 31 b som inneholder slike bestemmelser. Dersom bestemmelsen om straff bygges vesentlig ut, foreslår Justis- og beredskapsdepartementet at forenklede forelegg bør reguleres i en egen paragraf.

Justis- og beredskapsdepartementet er enig i at henvisningen til handlingsnormene i § 50 bør endres, men foreslår at Samferdselsdepartementet vurderer om f.eks. «den som overtrer bestemmelser som nevnt i § 50» er en bedre formulering.

Justis- og beredskapsdepartementet påpeker også at ordlyden i dagens § 50 og forslaget til revidert § 51 peker i retning av at det bare er anledning til å ilegge reaksjoner ved overtredelser av forskrifter gitt i medhold av den gjeldende loven. Denne tolkningen innebærer bl.a. at kommunene må vedta nye forskrifter med hjemmel i havne- og farvannsloven § 8 dersom brudd på de lokale forskriftene skal kunne sanksjoneres.

Forsvarsdepartementet bemerker at Kystvakten også har hjemmel til å kontrollere brudd på havne- og farvannsloven, jf. kystvaktloven § 12 første ledd bokstav i. Kystvaktens fartøyer og mindre enheter opererer langs hele norskekysten, herunder områder hvor det gjelder fartsbegrensninger og hvor politiets sjøtjeneste har begrenset tilstedeværelse. Videre har Kystvakten erfaring fra myndighetsutøvelse på vegne av en rekke offentlige myndigheter. Forsvarsdepartementet bemerker videre at Kystvakten på denne bakgrunn kan bidra til økt samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse og lik håndhevelse av regelverket langs hele kysten gjennom bistand til politiet i saker om fartsovertredelser til sjøs. Forsvarsdepartementet oppfordrer Samferdselsdepartementet til å vurdere om fartsovertredelser også kan håndheves av Kystvakten gjennom fartskontroller og ileggelse av forenklede forelegg. Kystvaktens bistand vil i så fall foregå etter anmodning fra stedlig politi (primær kontrollmyndighet), jf. kystvaktloven § 19 eller ved utøvelse av begrenset politimyndighet under ledelse av stedlig politimester, jf. kystvaktinstruksen § 11.

Riksadvokaten ber departementet vurdere om ikke gjeldende havne- og farvannslov bør følge

samme systematikk som tidligere lov, som følger vegtrafikkloven og småbåtloven med tilhørende forskrifter. I så fall flyttes foreslåtte § 51 første ledd annet punktum over til forskrift (for eksempel forskrift om forenklet forelegg i småbåtsaker), sammen med en hjemmel tilsvarende som vegtrafikkloven § 31 b og småbåtloven § 41. Forskriften må også inneholde bøtesatsene.

8.4 Departementets vurdering

I tråd med høringsinnspill fra Justis- og beredskapsdepartementet og Riksadvokaten foreslår Samferdselsdepartementet at det tas inn en forskriftshjemmel i § 51 første ledd som gir Kongen anledning til å gi nærmere regler om bruk av forenklet forelegg, fastsettelse av bøtesatser og subsidær fengselsstraff. I tillegg er det også nødvendig å innta en klar hjemmel for at påtalemyndigheten kan oppheve vedtatte forenklede forelegg til gunst for siktede. Videre er departementet enig i Justis- og beredskapsdepartementets forslag om at det i § 51 andre ledd bør henvises til «den som overtrer bestemmelser som nevnt i § 50».

Departementet legger opp til at de konkrete bøtesatsene reguleres i forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker jf. § 1 nr. 05-07, slik som Justis- og beredskapsdepartementet og Riksadvokaten påpeker i sine høringsuttalelser. Videre vil forskriften også inneholde nærmere regler om bruk av forenklet forelegg.

Gjeldende kommunale fartsforskrifter er hjemlet i den sentrale fartsforskriften som er gitt etter havne- og farvannsloven av 2009. Disse vil oppheves når ny sentral fartsforskrift etter den nye loven vedtas av departementet. Kommuner som ønsker å ha egne lokale fartsforskrifter for fritidsfartøy må fastsette disse etter havne- og farvannsloven av 2019 § 8 første ledd.

Politidirektoratets innspill om at § 51 også bør medføre en endring av § 50 første ledd bokstav a ved at for eksempel «enkeltvedtak eller forskrift gitt i medhold av § 7 og § 8, første ledd» i § 50 første ledd bokstav a tas ut, tas ikke til følge. Paragrafene 7 og 8 fanger også opp overtredelser av andre regler enn fartsovertredelser som det kan være aktuelt å straffe med overtredelsesgebyr. Disse bestemmelsene bør derfor ikke fjernes fra § 50.

Forsvarsdepartementet oppfordrer Samferdselsdepartementet til å vurdere om fartsovertredelser også kan håndheves av Kystvakten gjennom fartskontroller og ileggelse av forenklede forelegg. Samferdselsdepartementet påpeker at

hjemmelen i § 51 åpner for at det i forskrift kan gis bestemmelser om «bruk av forenklet forelegg», herunder om hvem som har myndighet til å utføre forenklet forelegg. Dersom det oppstår behov for at andre eller flere etater enn politiet bør håndheve regelverket, vil det vurderes i samarbeid med påtalemyndigheten.

9 Øvrige mindre endringer

9.1 Delegering av kommunens myndighet § 4

Havne- og farvannsloven § 4 gir kommunen adgang til å delegerer tildelt myndighet etter loven og gir departementet adgang til å fastsette annen klageinstans for enkeltvedtak truffet av kommunen. Ved oversendelsen av Prop. 108 L (2018–2019) til Stortinget var den foreslåtte overskriften til bestemmelsen «Delegering av kommunens myndighet og klageinstans». Ordet klageinstans har ved en inkurie ikke blitt vedtatt som en del av det endelige lovforslaget. Departementet vurderer at den foreslåtte overskriften er mer dekkende for det som bestemmelsen regulerer. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at overskriften endres i tråd med det opprinnelige forslaget.

9.2 Begrepene «ferdsel» og «fremkommelighet» i §§ 14, 46 og 48

I havne- og farvannsloven benyttes både begrepene fremkommelighet og ferdsl. Enkelte steder i loven er ikke begrepsbruken helt konsekvent. Departementet legger til grunn at dette ikke har noen praktiske konsekvenser, men for å unngå uklarheter mener departementet at dette bør rettes opp.

I havne- og farvannsloven § 14 om tiltak som krever tillatelse anvendes begrepet «ferdsel» i første ledd. I bestemmelsens andre ledd benyttes derimot begrepet «fremkommelighet», uten at det er behov for å differensiere mellom første og andre ledd. Departementet foreslår derfor at bestemmelsens andre ledd også anvender ferdslsbegrepet. Tilsvarende gjelder i havne- og farvannsloven §§ 46 første ledd bokstav a og 48 første ledd bokstav a.

Riksadvokaten stiller spørsmål ved departementets forslag om å erstatte «fremkommelighet» med «ferdsel» i §§ 46 og 48, ettersom det språklig sett kan virke noe fremmed å si at en ferdsl blir dårligere.

9.3 Oppdeling av § 17 tredje ledd

Paragraf 17 tredje ledd første punktum omhandler kommunens og departementets myndighet til å pålegge den ansvarlige å fjerne en fare eller ulempe. Paragraf 17 tredje ledd andre punktum omhandler hvem som er ansvarlig etter bestemmelsen. Første og andre punktum regulerer dermed ulike aspekter, og de to delene av samme ledd retter seg mot ulike aktører. Dette tilsier at første og andre punktum burde stå som hver sine ledd i paragrafen. Uttalelser i forarbeidene til loven viser at intensjonen var at lovteksten skulle skille ut andre punktum i et eget ledd, jf. merknaden til § 17 i Prop. 86 L (2018–2019), som viser til tredje og fjerde ledd. Departementet foreslår derfor å dele opp § 17 tredje ledd slik at andre punktum blir et nytt fjerde ledd.

9.4 Departementets vurdering

Departementet viser til Riksadvokatens merknad til departementets forslag om å erstatte «fremkommelighet» med «ferdsel» i §§ 46 og 48, ettersom det språklig sett kan virke noe fremmed å si at en ferdsl blir dårligere. Departementet mener at i dette tilfelle vil hensynet til en konsistent begrepsbruk gå foran språklige hensyn og den foreslåtte endring beholdes.

Departementet har ikke mottatt merknader til forslag til endringer i §§ 4 eller 17 tredje og nytt fjerde ledd, og foreslår dermed at disse bestemmelsene endres i tråd med høringsforslaget.

10 Endringer i andre lover

I lov av 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) § 5 andre ledd, henvises det til «havneloven». Departementet foreslår at bestemmelsen endres, slik at det vises til den korrekte korttittelen, som er «havne- og farvannsloven». Departementet har ikke mottatt merknader til dette forslaget i høringen, og foreslår dermed at bestemmelsen i forurensningsloven endres i tråd med høringsforslaget.

11 Økonomiske og administrative konsekvenser

De fleste endringene er av lovteknisk eller språklig karakter, og medfører ingen økonomiske eller administrative konsekvenser.

Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget om å innføre en hjemmel til å gi forskrift om vrakfjerning er omtalt i Prop. 105 LS (2017–2018).

Endringene som foreslås i bestemmelsene om avgifter er også hovedsakelig av språklig karakter. At kommunene får hjemmel til å gi forskrift om at andre aktører skal kreve inn farvannsavgiften på kommunenes vegne er en videreføring av det som var rettstilstanden etter den tidligere havne- og farvannsloven. Kommunens adgang til å gi en slik forskrift flyttes fra forskrifts- til lovnivå.

Departementet legger til grunn at gjeninnføringen av den tidligere lovens system for håndheving av fartsovertredelser ikke vil medføre økonomiske og administrative konsekvenser for politiet, som er den etaten som også har ilagt overtredelsesgebyr sesongen 2020.

12 Merknader til endringsforslagene

12.1 Endringer i havne- og farvannsloven

Til endringen i § 4

Endringen retter opp en inkuriefeil.

Til endringen i § 14 andre ledd tredje punktum

Endringen innebærer at begrepet «fremkommelighet» endres til «ferdsel» i § 14 andre ledd tredje punktum. Dette skal sikre en konsistent begrepsbruk.

Til endringen i § 17 femte ledd

Paragraf 17 femte ledd gir hjemmel til å gi forskrift for å gjennomføre vrakfjerningskonvensjonen i norsk rett.

Til endringen i § 32

Endringen retter opp en skrivefeil i overskriften.

Til endringene i § 34 andre punktum, § 35 andre ledd bokstav d og § 36 første ledd andre punktum

Begrepet «rabattordning» i § 34 andre punktum, § 35 andre ledd bokstav d) og § 36 første ledd andre punktum endres til «differensiering». Erfaringsmessig er begrepet «rabattordninger» egnet til å skape tvil om innholdet og derfor endres begrepet til «differensiering», som er et mer presist begrep.

Til endringen i § 36 fjerde ledd

Paragraf 36 fjerde ledd endres slik at adgangen til å gi forskrift om at aktører kan kreve inn avgiften på vegne av kommunen mot dekning av kostnadene ved innkrevingen, flyttes fra departementet til kommunen.

Til endringen i § 37 andre ledd

Endringen innebærer en klargjøring av at departementet kan føre tilsyn med kommunens plikter etter § 36 andre ledd.

Til endringen i § 39

Det tilføyes et nytt tredje ledd som gir departementet hjemmel til å fastsette forskrift om etablering, drift og bruk av informasjons- og kommunikasjonssystemer for gjennomføring av meldepunkt.

Til endringen § 46 første ledd og § 48 første ledd

Endringene innebærer at begrepet «fremkommelighet» i § 46 første ledd bokstav a og i § 48 første ledd bokstav a endres til «ferdsel». Dette skal sikre en konsistent begrepsbruk.

Til endringene i § 51

Havne- og farvannslovens (2009) system for håndheving av fartsovertredelser til sjøs gjeninnføres ved at et nytt første ledd tas inn i dagens straffebestemmelse § 51. I første ledd første punktum fremgår det at dersom en overtrer enkeltvedtak eller forskrift gitt i medhold av §§ 7 og 8 første ledd kan det ilegges bot. Disse bestemmelsene gir hjemmel til å regulere ferdsel herunder fart.

I andre punktum gis det en hjemmel til at det i forskrift kan fastsettes nærmere regler om ilegelse av forenklet forelegg. Med «bruk av forenklet forelegg» menes blant annet at bot kan vedtas på stedet eller i ettertid, hvem som har myndighet til å utferdige forenklet forelegg, formkrav, fremgangsmåten for å ilegge forelegg og unntak fra adgangen til å ilegge forenklet forelegg. I dag er det gitt slike regler i forskrift 15. juni 2001 nr. 634 om forenklet forelegg i småbåtsaker. I denne forskriften fremgår nærmere regler om bruk av forenklet forelegg, fastsettelse av bøtesatser og subsidiær fengselsstraff.

12.2 Endringer i forurensningsloven

Samferdselsdepartementet

Til endringen i § 5 andre ledd

t i l r å r :

Henviſning til havneloven endres til lovens riktige korttittel, som er «havne- og farvannsloven».

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i havne- og farvannsloven mv. (håndheving av fartsovertredelser mv.).

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i havne- og farvannsloven mv. (håndheving av fartsovertredelser mv.) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i havne- og farvannsloven mv. (håndheving av fartsovertredelser mv.)

I

I lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann gjøres følgende endringer:

§ 4 Overskriften skal lyde:

§ 4 *Delegering av kommunens myndighet og klageinstans*

§ 14 andre ledd tredje punktum skal lyde:

Det samme gjelder tiltak som skal settes i verk innenfor kommunens sjøområde, men som kan påvirke sikkerheten eller *ferdselen* i hovedled eller biled.

§ 17 tredje, nytt fjerde og femte ledd skal lyde:

Tiltak som nevnt i andre ledd kan pålegges av kommunen i kommunens sjøområde og av departementet i farvannet for øvrig.

Som ansvarlig regnes den som har brukt eller etterlatt gjenstanden i strid med første ledd, den som var reder eller eier av gjenstanden da den ble brukt eller etterlatt i strid med første ledd, og den som er reder eller eier når det blir gitt pålegg etter tredje ledd.

Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om fjerning av vrak.

§ 32 Overskriften skal lyde:

§ 32 *Forvaltning av kapital i kommunalt eide havner*

§ 34 andre punktum skal lyde:

Det kan gis bestemmelser om *differensiering av* slike avgifter.

§ 35 andre ledd bokstav d skal lyde:

d) *differensiering av* avgiften

§ 36 første ledd andre punktum skal lyde:

I forskriften kan det fastsettes *bestemmelser om differensiering av avgiften.*

§ 36 fjerde ledd skal lyde:

Kommunen kan gi forskrift om at eiere eller operatører av havner eller havneterminaler som er organisert som eget rettssubjekt, skal kreve inn farvannsavgift på vegne av kommunen mot dekning av kostnadene ved innkrevingen.

§ 37 andre ledd skal lyde:

Departementet kan føre tilsyn med at kommunens plikter etter § 6, § 32 andre til fjerde ledd og § 36 *andre ledd* blir overholdt. Tilsynet skal utføres i samsvar med kommuneloven kapittel 30.

§ 39 nytt tredje ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrift om etablering, drift og bruk av informasjons- eller kommunikasjonsystemer for gjennomføring av opplysnings- og meldeplikt. Forskriften kan blant annet inneholde bestemmelser om godkjenning, digitale format og digital signatur.

§ 46 første ledd bokstav a skal lyde:

a) det viser seg at sikkerheten eller *ferdselen* blir vesentlig dårligere enn det som var ventet da tillatelsen ble gitt

§ 48 første ledd bokstav a skal lyde:

a) det viser seg at sikkerheten eller *ferdselen* blir vesentlig dårligere enn det som var ventet da tillatelsen ble gitt

§ 51 skal lyde:

§ 51 *Straff*

Med bot straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer enkeltvedtak eller forskrift gitt i medhold av § 7 og § 8 første ledd. Bøteleggelsen kan skje ved forenklet forelegg etter faste bøtesatser. Kongen kan gi forskrift om bruk av forenklet forelegg, fastsettelse av bøtesatser og subsidiær fengselsstraff. Påtalemyndigheten kan oppheve vedtatte forenklete forelegg til gunst for siktede.

Med bot eller fengsel inntil to år straffes den som overtrer bestemmelser som nevnt i § 50 første ledd på en slik måte at det inntrer eller oppstår fare for

betydelig skade på liv eller helse, miljø eller materielle verdier. Overtrødelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av forskrift straffes likevel bare når det i forskriften er fastsatt at overtrødelse av den aktuelle bestemmelsen er straffbar.

Grovt uaktsom overtrødelse av andre ledd straffes med bot eller fengsel inntil ett år.

II

I lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall skal § 5 andre ledd lyde:

For forurensning fra det enkelte transportmiddel gjelder det som er fastsatt i eller i medhold

av produktkontrolløven, vegtrafikkloven, skips-sikkerhetsloven, havne- og farvannsloven, luftfartsloven og jernbaneløven i stedet for bestemmelsene i denne loven.

III

Løven gjelder fra 1. januar 2021.

