

Notat

Til	Medlemmene i Norske Havner
Fra	Norske Havner
Dato	29.04.2019
Emne	Havne- og farvannslov: Oppsummering av regjeringens forslag til ny havne- og farvannslov

1. Bakgrunn

I den [nasjonale havnestrategien](#) i 2015 ønsket regjeringen å utvikle et regelverk som skulle styrke sjøtransportens konkurranseevne og lykkes med å overføre mer gods fra vei til sjø. Det var også [mandatet til havnlovutvalget](#) (heretter kalt utvalget) å legge frem en ny havne- og farvannslov som bedret sikkerheten til sjøs og la tilrettelegge for effektiv og miljøvennlig sjøtransport¹.

Utvalget overleverte sitt [forslag til ny havne- og farvannslov](#) til regjeringen 1. mars 2018. Utvalgets forslag ble kort tid senere sendt på høring fra Samferdselsdepartementet med frist 15. juni. Havneorganisasjonene² avleverte [høringsuttalelse](#) med særskilte kommentarer til forslagens bestemmelser knyttet til ansvar og myndighet i farvann, utbytteadgangen på havnekapitalen og innføring av et organisatorisk skille mellom forvaltning av farvann og drift av havnevirksomhet.

Regjeringen la 10. april 2019 frem [lovproposisjonen Prop 86 L \(2018 -2019\)](#) om ny lov om havner og farvann. Regjeringen har i stor grad lyttet til havneorganisasjonenes høringsuttalelse, med unntak av bestemmelsene som regulerer forvaltning av kapital i kommunalt eide havner.

Under følger en kort oppsummering av hovedpunktene i regjeringens forslag til ny havne- og farvannslov. Det kommenteres videre hvordan forslaget fra regjeringen sammenfaller med havnelovutvalgets forslag til ny lov og havnenes høringsuttalelse.

2. Regjeringens forslag til ny havne- og farvannslov

Regjeringen har fremmet et forslag til ny havne- og farvannslov som regulerer havnevirksomhet, farvannsforvaltning og sikkerhet og fremkommelighet i sjøområder ut til territorialgrensen, samt på Svalbard med enkelte tilpasninger. Regjeringens lovforslag innebærer en omstrukturering og forenkling av gjeldende lov, i tillegg til en rekke materielle endringer på flere områder. Videre foreslås det å innarbeide losloven i den nye havne- og farvannsloven.

¹ NOU 4:2018 - Sjøveien videre

² Havneorganisasjonene KS Bedrift Havn og Norske Havner hadde hver sine uttalelser, men de var svært likelydende. I fortsettelsen brukes derfor Norske Havner som betegnelse for begge uttalelsene.

Loven er bygget opp med sju kapitler:

- Kapittel 1 inneholder de innledende bestemmelsene som redegjør for lovens formål, virkeområde og definisjoner.
- Kapittel 2 inneholder bestemmelser som regulerer ansvar og myndighet i farvann.
- Kapittel 3 inneholder bestemmelser som regulerer havnene, herunder mottaksplikt, krav til forvaltning og drift av havn, regulering av vederlag for havnetjenester og bruk av havneinfrastruktur, sikring av havner og havneanlegg og forvaltning av kapital i kommunalt eide havner.
- Kapittel 4 inneholder bestemmelsene som regulerer gebyr og avgifter.
- Kapittel 5, 6, 7 & 8 inneholder bestemmelsene som regulerer tilsyn og meldeplikt, inndrivelse av krav, forvaltningstiltak og sanksjoner og ikraftsetting og overgangsregler

Under gjennomgå de bestemmelsene som er særskilt relevante for havnene, herunder lovens formål, fordeling av ansvar og myndighet i farvann, forvaltning av kapital i kommunalt eide havner og farvannsavgift³.

2.1. Lovens formål

Formålsbestemmelsen er viktig fordi den legges til grunn for hvordan øvrige bestemmelser skal tolkes.

I gjeldende havne- og farvannslov er formålsbestemmelsen todelt; 1) *legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet* og 2) *legge til rette for effektiv og sikker havnevirkosomhet* for å fremme sjøtransport. I henhold til mandatet, skulle utvalget særlig vurdere lovens formålsbestemmelse med sikte på presisering og forenkling.

Utvalgets vurdering:

Utvalget mente at formålsparagrafen i større grad enn i gjeldende lov skulle konsentreres om det som er hovedformålene med loven og foreslo en snevrer formålsbestemmelsen; *Loven skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann.*

Norske Havners vurdering:

Norske Havner var i sin høringsuttalelse enige i at det er viktig å ha en så tydelig og enkel formålsparagraf som mulig, og anså forslaget fra utvalget som godt selv om det ikke fanget opp alle aspekter ved havnevirkosomheten. Basert på dette foreslo Norske Havner at formålsbestemmelsen skulle utvides ved å ta inn verdiskapingsperspektivet på en hensiktsmessig måte. Videre påpekte Norske Havner at havnene er en viktig del av nasjonal sikkerhetsinfrastruktur og at dette forholdet måtte tas med i arbeidet med en ny lov.

Regjeringens vurdering:

Regjeringens forslag til formålsbestemmelse har i stor grad tatt inn Norske Havners innspill og utvidet utvalgets forslag til å inkludere verdiskapning og nasjonal sikkerhetsinfrastruktur. Regjeringen har foreslått følgende formålsbestemmelse: *Loven skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas*

³ Farvannsavgiften erstatter dagens anløpsavgift. Beskrivelsene av den nye avgiften følger under.

hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Loven skal ivareta nasjonale forsvars og beredskapsinteresser.

Regjeringen har lagt til grunn at havnene er viktig for lokal verdiskapning og formuleringen *samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv* innebærer at loven skal bidra til at de næringer som benytter, eller kan benytte, sjøtransport som del av sine logistikkjenester får tilgang til transporttjenester med tilstrekkelig kvalitet til lavest mulig pris.

2.2. Fordeling av ansvar og myndighet i farvann

Farvannskapet inneholder bestemmelser som regulerer aktivitet, ferdsel og bruk av farvannet. I tillegg til de materielle reglene om farvann, omhandler bestemmelsene lovens fordeling av ansvar og myndighet mellom stat og kommune.

I gjeldende havne- og farvannslov er ansvarsfordelingen mellom stat og kommune delt basert på hvilket farvann de er ansvarlige for. Staten har ansvar og myndighet for hoved- og bi-led, mens kommunene har ansvar og myndighet for kommunale sjøområde.

Utvalgets vurdering:

Utvalget, med unntak av havnenes representant, foreslo en ny modell for lovens ansvars- og myndighetsfordeling. Forslaget innebar at kommunene gjennomgående vil ha myndighet i havn, mens staten ville ha ansvar og myndighet i sjøområdene utenfor havn. Utvalget begrunnet dette med at det ville gi enklere og tydeligere grenser mellom statens og kommunens ansvars- og myndighetsområde. I tillegg argumenterte utvalget med at forslaget sikret en enhetlig praksis uavhengig av kommunegrenser i farvannet og den enkelte kommunes økonomi og ressurser. Videre forutsatte utvalget at «*Dersom lovforslaget skal virke etter sin hensikt, krever det at staten disponerer sine ressurser slik at oppgavene i det utvidete området ivaretas på en minst like god måte som etter dagens praksis*».

Norske Havners vurdering:

Norske Havner var uenig med utvalgets forslag om å overføre ansvar og myndighet for farvannet til staten. Videre påpekte Norske Havner at forslaget ikke var begrunnet på en overbevisende måte, hverken i forhold til økt sjøsikkerhet eller bedre tjenestetilbud til brukerne. Det ble påpekt at forslaget potensielt kunne øke kostnadsnivået for sjøtransporten og være i strid med utvalgets mandat og utvalgets forslag til ny formålsbestemmelse. Norske Havner uttalte i høringsuttalelsen at ansvaret og myndighet for kommunale sjøområder fortsatt burde ligge hos kommunene, og at finansiering av ansvaret for sikkerhet og fremkommelighet med anløpsavgift måtte videreføres.

Regjeringens vurdering:

På dette området har regjeringen lyttet til havnenes høringsuttalelse og ikke fulgt utvalgets anbefaling. Inndelingen med kommunalt sjøområde, statlig hoved- og biled vil således fortsette. Ansvaret for rydding og isbryting i farvannet og myndigheten til å gi tillatelser til tiltak og pålegg ved ulykker fordeles således mellom staten og kommunene i henhold til dette, slik som i dag. Men lovforslag legger opp til noen endringer, bl.a. foreslås det en særskilt hjemmel som gir kommunene

myndighet til å regulere ankring, bruk av taubåt og dykking i eget sjøområde. Ansvar og myndigheten for navigasjonsinnretninger samt ansvar for utbedringer i farvannet, foreslås lagt til staten i sin helhet. Videre legges det opp til at departementet gis myndighet til å regulere ferdsel i farvannet. Av hensyn til det kommunale selvstyret foreslår regjeringen at kommunene gis myndighet til å regulere ferdsel med fritidsfartøy i eget sjøområde.

Med bakgrunn i at kommunene med forslaget fortsatt vil ha oppgaver i farvannet foreslås derfor anløpsavgiften videreført under betegnelsen farvannsavgift. Grunnlaget for å kreve inn farvannsgift blir innskrenket som en følge av forslaget om at staten tar hele ansvaret for utbedringer i farvannet. Videre er bestemmelsen utformet slik at det blir tydeligere hvilke oppgaver og tiltak som kommunen kan finansiere gjennom avgiften. Se mer om farvannsavgiften i kap. 2.3.

2.3. Farvannsavgift

I gjeldende havne- og farvannslov har kommunene adgang til helt eller delvis å finansiere den kommunale farvannsforvaltningen gjennom anløpsavgift fra fartøy som anløper havn i kommunen. Anløpsavgiften skal bare dekke kommunens kostnader ved utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i havne- og farvannsloven med forskrifter, samt kostnader med å legge til rette for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde.

Etter gjeldende havne- og farvannslov § 7 har staten forvaltningsansvar og myndighet i hovedled og biled. Det er derfor i praksis kun kommunens myndighetsutøvelse og farvannstiltak utenfor hovedled og biled som kan finansieres med anløpsavgift.

Utvalgets vurdering:

Utvalget foreslo i sitt lovforslag endring i fordeling av ansvaret for fremkommelighet i farvannet og ansvaret for etablering av navigasjonsinnretninger mellom staten og kommunene. Staten skulle ha et generelt ansvar for fremkommelighet i farvannet, men med unntak for i havn. I havn skulle ansvaret for å sørge for fremkommelighet ligge hos havneier. Havnenes kostnader for å sikre fremkommelighet i havn skulle dekkes inn gjennom vederlag fra havnens brukere. Videre foreslo utvalget at staten skulle ha ansvar for etablering av navigasjonsinnretninger, uavhengig av geografisk plassering.

Forslaget om endring av ansvaret for fremkommelighet i farvannet og for etablering av navigasjonsinnretninger innebærer etter utvalgets vurdering at kommunene i bare begrenset grad vil ha kostnader knyttet til tilrettelegging for sikkerhet og fremkommelighet.

Utvalget mente derfor at det ikke lenger var grunnlag for at kommunen kunne kreve inn anløpsavgift fra sjøtransporten for å dekke kostnader for fremkommelighet og navigasjonsinnretninger i kommunens sjøområde.

Norske Havners vurdering:

Norske Havner uttalte i sitt høringsforslag at ansvar og myndighet for kommunale sjøområder fortsatt burde ligge hos kommunene, og at finansieringen med anløpsavgift måtte videreføres.

Norske Havner mente at utvalgets forslag ville resultere i at viktig lokal kompetanse, kapasitet og erfaring som er kritisk for å opprettholde lokal sjøsikkerhet ville svekkes betraktelig. Videre påpekte Norske Havner at noen havner er avhengig av anløpsavgiften for å ha en administrasjon og utøvende virksomhet som kan legge til rette for sikker aktivitet i kommunens sjøområder. Disse havnene har et samfunnsansvar og en betydning som går utover det å drive kommersiell havnevirksomhet. Kommunenes anledning til å kreve anløpsavgift har derfor betydning i et beredskaps- og samfunnsperspektiv.

Regjeringens vurdering:

Regjeringen har i sitt lovforslag ikke fulgt utvalgets anbefaling om å overføre ansvar og myndighet for farvann for kommunale sjøområder fra kommunene til staten. Her er forslaget mer i tråd med det som var høringsvaret til Norske Havner.

Regjeringen har foreslått en videreføring av tilsvarende bestemmelser som i gjeldende havne- og farvannslov når det gjelder fordeling av ansvar for rydding og isbryting i farvannet og myndigheten til å gi tillatelser til tiltak og pålegg ved ulykker mellom staten og kommune. Ansvaret og myndigheten for navigasjonsinnretninger samt ansvar for utbedringer i farvannet, foreslås lagt til staten i sin helhet. Videre legges det opp til at departementet gis myndighet til å regulere ferdsel i farvannet. Av hensyn til det kommunale selvstyret foreslår departementet at kommunene gis myndighet til å regulere ferdsel med fritidsfartøy i eget sjøområde.

Med bakgrunn i at kommunene fortsatt skal ha oppgaver i farvannet foreslår regjeringen å videreføre anløpsavgiften videreført under betegnelsen farvannsavgift. Grunnlaget for å kreve inn farvannsgift blir innskrenket som en følge av forslaget om at staten tar hele ansvaret for utbedringer i farvannet. Videre er bestemmelsen utformet slik at det blir tydeligere hvilke oppgaver og tiltak som kommunen kan finansiere gjennom avgiften.

2.4. Forvaltning av kapital i kommunalt eide havner

I gjeldende havne- og farvannslov gjelder den alminnelige organisasjonsfrihet for den kommersielle havnedriften i kommunene. Kommunen må forholde seg til reglene for økonomiforvaltning som følger av valgt organisasjonsform, og for øvrig kommunelovens alminnelige regler om økonomiforvaltning. Videre setter regnskapsloven og de særskilte havnekapitalreglene i havne- og farvannsloven rammer for den kommunale havnevirksomheten. Bestemmelsene om havnekapital kommer til anvendelse uavhengig av hvilken organisasjonsform kommunen velger for havnen.

I tillegg er kommunale havner pålagt særskilte regler for forvaltning av havnekapital.

Utvalgets vurdering:

Utgangspunktet for utvalgets arbeid var at bestemmelsene om havnekapital skulle utformes slik at de la til rette for markedsorienterte havner. Etter utvalgets syn, åpnet de for at havnekapitalen og havnevirksomheten, kunne forvaltes på en mest mulig effektiv og samfunnsøkonomisk lønnsom måte.

Utvalgets flertall mente at adgang til å ta utbytte ville kunne stimulere til et mer aktivt eierskap enn det som praktiseres under dagens regelverk. Flertallet foreslo derfor at de kommunale eierne kunne ta utbytte fra overskuddet i havnevirksomheten med visse begrensninger. Utvalget la i sine vurderinger vekt på at det er av nasjonal interesse å opprettholde en desentralisert havnestruktur med effektive havner. På denne bakgrunn mente flertallet at det fortsatt skulle være begrensninger på utbytteadgangen.

Flertallet i utvalget foreslo at det skulle åpnes for at kommunale eiere kan ta utbytte fra overskudd i havnevirksomheten. Et slikt utbytte, med visse begrensninger, skulle kunne benyttes til andre formål enn havnevirksomhet. Utbytte kunne bare tas ut dersom gjenværende egenkapital ville være tilstrekkelig til å ivareta forsvarlig drift, vedlikehold og fremtidig utvikling av havnevirksomheten. Videre skulle det ved salg av eiendom gjøres tilstrekkelige avsetninger til nødvendige nye anlegg før utbytte kunne tas ut.

Utbytte kunne bare besluttes av virksomhetens eierorgan etter initiativ og forslag fra styret. Hvis vilkårene for utdeling av virksomhetens overskudd ikke var oppfylt, kunne ikke eierorganet instruere styret om å fremme et forslag om utdeling. Videre foreslo utvalget at det ved endrede strategiske planer for virksomheten, beslutning om omorganisering eller lignende, på et senere tidspunkt kunne endre grunnlaget for utdeling.

Utvalget foreslo videre et organisatorisk skille mellom kommunens myndighetsutøvelse og dens havnevirksomhet.

Norske Havners vurdering:

Norske Havner støttet intensjonen bak flertallets forslag om forvaltning av kapital i kommunale havner. Norske Havner presiserte likevel at det ikke måtte åpnes for utbytte på bekostning av sjøtransporten. Utvalget viste til at lovteksten åpner for skjønsmessige vurderinger om hva som er tilstrekkelig for å sikre forsvarlig drift, vedlikehold og utvikling, og mente forutsetningen for dette var at lokale eiere hadde lojalitet til nasjonale målsettinger. Samtidig mente Norske Havner at tilsynet med utbytteadgangen må tydeliggjøres, slik at beredskapsvevnen og havnenes rolle i det regionale og nasjonale transportsystemet ble sikret. Etter Norske Havners syn kan dette eksempelvis gjøres gjennom en varslingsplikt og statlig tilsyn.

Norske Havner anså forslaget om å innføre et organisatorisk skille som uryddig og uklar begrepsbruk, eksempelvis sett i sammenheng med rapporten fra utvalget «Konkurranse på like vilkår». Videre oppfatter Norske Havner det slik at dette ville byråkratisere forvaltningen av kommunale sjøområder, samt skapte et ineffektivt skille mellom lokal kompetanse og beslutningstaker.

Norske Havner mente også at forslaget ville skape et kunstig skille mellom organisasjonsformene. IKS-modellen er laget både for effektiv myndighetsutøvelse og kommersiell drift på tvers av kommuner. Norske Havner foreslo derfor å erstatte forslaget om organisatorisk skille med et krav om regnskapsmessig skille.

Regjeringens vurdering:

Regjeringen har lagt vekt på at for næringslivets konkurranseevne, verdiskapning og sysselsetting er det av vesentlig betydning at det eksisterer et godt utbygd og effektivt transportnettverk. Et velfungerende transportsystem har stor betydning for levestandard og for utvikling av samfunnet, og sjøtransport og havner utgjør et bærende element i et slikt transportsystem.

Videre påpeker regjeringen at gjeldende havnekapitalregler legger begrensninger på kommunens økonomiske handlefrihet ved at det i dag i praksis er et utbytteforbud for kommunen som havneeier. Kommunene kan således ikke disponere havnekapital til andre formål enn havnevirksomhet. Dette legger strenge rammer for både økonomiforvaltningen i havnene og for arealdisponering i utbyggingsrelevante sjønære områder. Regjeringen deler utvalgets vurdering om at restriksjonene på uttak av kapital i kommunale havner ikke er i tråd med prinsippet om kommunalt selvstyre.

Regjeringen har på dette område ikke tatt hensyn til havneorganisasjonenes eller rederiorganisasjonens høringsuttalelser. Isteden har de foreslått en enda større oppmykning av forvaltning av havnekapitalen enn det som framkom av utvalgets forslag. Regjeringen legger til grunn at det kan deles ut utbytte fra havnene dersom gjenværende egenkapital er *forsvarlig*. Dette betyr at det bare kan deles ut verdier dersom gjenværende egenkapital er forsvarlig ut fra risikoen ved og omfanget av havnevirksomheten. Utvalget la opp til en mer konkret og omfattende beskrivelse ved at utbytte først kunne tas ut etter at havnes drift, vedlikehold og fremtidig utvikling av havnevirksomheten var forsvarlig sikret.

Regjeringen har ikke tatt til følge utvalgets forslag om at det ved realisasjon av havnevirksomhetens eiendom skal avsettes tilstrekkelige verdier til nødvendige nyanlegg før utdeling av utbytte.

Bestemmelsen innebærer at det skal foretas en særskilt vurdering av om virksomhetens gjeld vil kunne overstige verdien av virksomhetens eiendeler. I vurderingen må den virkelige verdien av gjeld, krav til virksomheten og eiendeler legges til grunn, og det må ses hen til virksomhetens situasjon og risikoprofil.

At gjenværende egenkapital skal være forsvarlig innebærer videre at det bare kan foretas utdeling fra virksomheten dersom det etter uttaket er tilstrekkelig kapital til forsvarlig drift, herunder nødvendig vedlikehold og oppfyllelse av miljømessige og sikkerhetsmessige krav. Lovens formål vil være retningsgivende som en overordnet ramme for hva som kan anses som forsvarlig drift.

Bestemmelsen innebærer ikke en regulering av investeringsnivået i den enkelte havn, som skal avgjøres av eierne i tråd med deres strategi for virksomheten.

Utdeling av virksomhetens overskudd og midler kan bare besluttes av eierorganet i virksomheten etter forslag fra virksomhetens styre, etter samme prinsipp som i aksjeloven.

Regjeringen har lyttet til havneorganisasjonenes høringsuttalelse og ikke fulgt utvalgets anbefaling om innføring av et organisatorisk skille mellom kommunens myndighetsutøvelse og dens havnevirksomhet. Regjeringens forslag slår fast at inntekter og kapital i havnevirksomheten skal holdes regnskapsmessig atskilt fra kommunens øvrige midler. Dette vil gjelde uansett hvilken organisasjonsform som er valgt for virksomheten. Dette er en videreføring av krav til regnskapsmessig skille mellom havnevirksomhet og annen kommunal virksomhet, og viderefører gjeldende havne- og farvannsloven.

Videre har regjeringen i lovforslaget lovfestet at havnene skal føre regnskap etter regnskapsloven, uavhengig av organisasjonsform.

2.5. Andre relevante bestemmelser i lovforslaget

2.5.1. Delegering av myndighet

I regjeringens lovforslag fremgår kommunens myndighet av den enkelte bestemmelse som gir myndighet etter loven. Med myndighet etter loven menes i denne sammenheng myndighet til å gi enkeltvedtak eller forskrift. I lovforslaget videreføres ikke den generelle adgangen til å delegerer myndighet fra stat til kommune. Det vil si at staten ikke kan på generelt grunnlag pålegge kommune andre oppgaver enn de som følger av loven.

Delegering av kommunal myndighet kan fortsatt delegeres til et interkommunalt selskap. Regjeringen har fulgt utvalgets anbefaling om at det ikke skal åpnes for at kommunene kan delegerer myndighet etter loven til et aksjeselskap.

I enkelte bestemmelser har regjeringen lagt myndighet hos kommunestyret, herunder paragraf 5 *Midlertidig begrensning av fartøyers opphold i havn* og paragraf 33 *saksbehandlingsgebyr*. Bestemmelsene kommenteres under.

2.5.2. Midlertidig begrensning av fartøyers opphold i havn

I gjeldende havne- og farvannslov har eiere eller operatører av havner og havneterminaler mulighet til å fastsette begrensninger i adgangen til å anløpe havn med hensyn til sikkerhet, miljø og fiskerinæringen etter § 39 *Adgang til å benytte havn* (første ledd andre setning).

Utvalget foreslo å erstatte denne muligheten med en ny § 6 *Midlertidig begrensning av fartøyers opphold i havn*. Forslaget flytter anledningen fra eiere og operatører av havner og havneterminaler til den enkelte kommunes kommunestyre, som ved forskrift kan begrense opphold i havn når det er nødvendig for å unngå eller begrense ulovlig akutt lokal luftforurensning. Dette innebærer at kommunestyret ikke kan delegerer sin myndighet etter bestemmelsen til annet folkevalgt organ i kommunen, til kommuneadministrasjonen eller til interkommunalt samarbeid. Begrunnelsen er at kommunene også kan begrense fartøyers opphold i private havner.

2.5.3. Tiltak som krever tillatelse

Kommunen er tillatelsesmyndighet for tiltak som skal settes i verk i kommunens sjøområde. Departementet er tillatelsesmyndighet for tiltak som skal settes i verk i farvannet for øvrig. Det samme gjelder tiltak som skal settes i verk innenfor kommunens sjøområde, men som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i hovedled eller biled.

Regjeringen foreslår videre en ny forskriftshjemmel som kan gi nærmere regler for visse typer tiltak som skal kunne unntas kravet om tillatelse dersom de er meldt til myndigheten etter loven innen en fastsatt frist før tiltaket settes i verk. Hjemmelen åpner for at tvilstilfeller med hensyn til søknadsplikt kan avklares, samt at terskelen for søknadsplikt kan heves i tilfeller der dette anses som forsvarlig ut fra de hensyn som søknadsplikten bygger på.

2.5.4. Saksbehandlingsgebyr

Regjeringen mener at behandling av søknader om farvannstiltak vil kunne være tids- og kostnadskrevende. Med bakgrunn i dette foreslår regjeringen å videreføre muligheten til å gebyrfinansiere søknadsbehandling. Saksbehandlingsgebyret kan ikke kunne overskride selvkost. Regjeringen er enig med utvalget om at innføring av kommunalt gebyr skal foretas av kommunestyret selv, uten mulighet til delegering.

Norske Havner stiller spørsmål om delegeringsadgangen og vil se nærmere på denne problemstillingen i den videre behandlingen av lovforslaget.