



## Loppa kommune

## Møteinnkalling

Utvalg: Loppa Havneutvalg  
Møtested: Kommunestyresal, Loppa Rådhus  
Dato: 09.11.2017  
Tid: 10:00

Forfall meldes til utvalgssekretær som sørger for innkalling av varamenn. Varamenn møter kun ved spesiell innkalling.

<b>Saksnr</b>	<b>Innhold</b>	<b>Lukket</b>
PS 7/17	Forskrift om bruk av og orden i havner og farvann for Loppa kommune	
PS 8/17	Forskrift om anløpsavgift i Loppa kommune sitt sjøområde	
PS 9/17	Orientering/Eventuelt	

Øksfjord, 1.11.2017

Steinar Halvorsen  
(leder)



Navn	Funksjon	Representerer
Steinar Halvorsen	Leder	H
Stein Thomassen	Nestleder	AP
Ernst Berge	Varamedlem	AP
Arve Dagfinn Berntzen	Medlem	AP
Fabrice Caline	Medlem	SP
Ståle Sæther	Varamedlem	H
Cato Kristiansen	Varamedlem	SV/SP





## LOPPA KOMMUNE

Driftsavdelingen

Saksframlegg

Dato: 01.11.2017  
Arkivref: 2017/832-0 /

Olav Henning Trondal

olav.h.trondal@loppa.kommune.no

Saksnr	Utvalg	Møtedato
7/17	Loppa Havneutvalg Kommunestyre	09.11.2017

### **Forskrift om bruk av og orden i havner og farvann for Loppa kommune**

#### ***Forslag til vedtak:***

Men hjemmel i, lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann §§ 14 første ledd og 42 første ledd, vedtar Loppa kommune vedlagte utkast som vår forskrift om bruk av og orden i havner og farvann for Loppa kommune

#### ***Vedlegg:***

Utkast til forskrift om bruk av og orden i havner og farvann for Loppa kommune  
Høringssvar fra Boreal AS, datert 19.10.17

#### ***Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):***

Forskrift om bruk av mal og godkjenning av kommunale forskrifter om orden i og bruk av farvann og havner, datert 09.11.12.

#### ***Saksutredning:***

Vårt utkast til forskrift om orden i og bruk av farvann har vært ute på høring(ordensforskriften). Og vi har i dialog med Kystverket blitt enige om at vi dette tilfellet setter høringsfristen til en måned. (23. oktober). Høringen er gjennomført ved å offentliggjøre dokumentene på vår hjemmeside. Det ble gjort 22. september. Samme dag sendte vi høringen til Kystverket, Boreal AS, Hurtigruten ASA og til lokale rederier. Vi annonserte i Altaposten den 25. september at høringen gjennomføres og at dokumentene er lagt ut til gjennomsyn på vår hjemmeside.



Innen høringsfristens utløp har vi fått inn ett svar. Boreal AS anfører i sitt høringssvar i forhold til § 3 at: «det må fremgå av at § at begrensningene i bruk av propeller ikke må være til hinder for sikker manøvrering til og fra kai, spesielt i dårlig vær» Til denne anmerkningen er det å anføre at formålet med forskriften nettopp er effektiv og sikker havnevirksomhet, god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet. Så en ytterligere presisering av dette i § 3 er derfor unødvendig.

Forskrift om bruk av mal og godkjenning av kommunale forskrifter om orden i og bruk av farvann og havner bestemmer i stor grad ordlyden i ordensforskriften. I utkastet til ordensforskrift er obligatoriske bestemmelser tatt med i tråd med malen bestemt av Samferdselsdepartementet







## **Forskrift om bruk av og orden i havner og farvann for Loppa kommune,**

Hjemmel: Fastsatt av Loppa kommune (møtedato) med hjemmel i lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann §§ 14 første ledd og 42 første ledd.

### **§ 1. Formål**

Forskriften gir regler om orden i og bruk av havner og farvann for å ivareta hensynet til effektiv og sikker havnevirksomhet, god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet.

### **§ 2. Virkeområde**

Forskriften gjelder offentlige og private havner og sjøområdene i Loppa kommune. I hoved- og biled gjelder forskriften kun innenfor havneavgrensningene i havner fastsatt i forskrift 30. november 2009 nr. 1477 om farleder § 2 andre ledd vedlegg 1.

### **§ 3. Krav ved opphold i havnen og ved kai**

Når fartøyet ligger ved kai, skal ingen av propellene brukes før umiddelbart før fartøyet skal gå. Det samme gjelder andre typer fremdrifts- og manøvreringsmidler. Under manøvrering til og fra kai skal skipet manøvreres forsiktig slik at propellvannet ikke forårsaker skade.

Når fartøyet ligger ved kai skal fartøyets utløpsåpninger som vender mot kai og andre fartøyer, være forsvarlig stengt så spillvann, damp e.l. ikke volder fare eller er til unødig sjenanse. Fartøyet skal heller ikke slippe ut sot eller røyk som kan medføre skade eller være til unødig sjenanse for havnevirksomheten.

Kommunen kan forby vedlikeholdsarbeid eller annen virksomhet i havnen dersom det er nødvendig for effektiv eller sikker havnevirksomhet.

### **§ 4. Pålegg om taubåtassistanse, forsvarlig fortøyning, oppankring og flytting**

Kommunen kan pålegge bruk av taubåt eller fortøyningsassistanse dersom dette er nødvendig av hensyn til trygg ferdsel eller sikker havnevirksomhet.

Kommunen kan gi pålegg om fortøyning eller oppankring dersom dette er nødvendig av hensyn til trygg ferdsel eller sikker havnevirksomhet.

Kommunen kan pålegge et fartøy å flytte seg fra anvist plass dersom det er nødvendig av hensyn til trygg ferdsel, sikker eller effektiv havnevirksomhet.

### **§ 5. Plikt til å varsle om skade**

Den som har forårsaket skade på havner, havneanlegg eller innretninger skal snarest mulig melde fra til kommunen om skaden.

### **§ 6. Plikt til eiere av havneanlegg, fartøy etc.**

Den som eier havner, havneanlegg eller innretninger skal holde disse i orden slik at det ikke kan oppstå fare, skade eller ulempe for fremkommeligheten eller ferdselen. (Havneloven § 34.)

Havneanleggene driftes og vedlikeholdes slik at brukernes behov for havne- og

transporttjenester i havnen blir dekket på en sikker og effektiv måte. Kommunen kan gi pålegg om forsvarlig istandsetting eller fjerning av løsøre og havneanlegg som ikke lenger er i forsvarlig stand. (Havnelovens § 40 tredje ledd)

Eiere av fartøy, kjøretøy eller gjenstand som har sunket, strandet er forlatt eller henlagt skal rydde opp. (Havneloven § 35)

**§ 7. Unntak i særlige tilfeller**

Kommunen kan i særlige tilfeller gjøre unntak fra § 3

**§ 8. Reaksjonsmidler og straff**

Ved overtredelse av denne forskriftens bestemmelser eller vedtak fattet i medhold av den gjelder bestemmelsene i havne- og farvannsloven kapittel 10 så langt de passer.

Vesentlig overtredelse av § 4 kan straffes med bøter etter lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann § 62.

**§ 9. Ikrafttredelse**

Forskriften trer i kraft 01.01.18

-----

Loppa kommune  
Parkveien 1/3  
9550 Øksfjord

Attn:

Deres ref.:

Vår ref.:

, 19. oktober 2017

## **Høring nye forskrifter- havneregulativ 2018**

### **1. Innledning:**

Vi viser til epost 22. september 2017 med varsel om vedtak av to nye forskrifter, vedlagt utkast til forskrifter, kalkyle og utkast til havneregulativ for 2018. Høringsfrist er satt til 23. oktober 2017, og denne høringsuttalelsen er dermed rettidig. Boreal Sjø AS (Boreal) er berørt av nye forskrifter og avgiftsregulativ gjennom vår ferge- og hurtigbåt drift i Loppa havnedistrikt.

Kommunens hjemmelsgrunnlag for å kreve inn anløpsavgift består i tillegg til havne- og farvannsloven (HFL) og sentrale forskrifter, av lokale forskrifter og avgiftsregulativ for Loppa havnedistrikt. Avgiftsregulativet har status som forskrift.

### **2. Merknader til kommunal forskrift om anløpsavgift:**

Det er et bærende prinsipp i HFL at anløpsavgifter skal beregnes etter et selvkostprinsipp. HFL § 25 og forskrift av 20.12.2010 nr 1762 § 3 regulerer hvilke kostnader som kan danne grunnlag for selvkostberegningen, i tillegg til Kommunal- og moderniseringsdepartementets retningslinjer for beregning av selvkost på kommunale betalingstjenester, H-3/14.

I utkast til kommunal anløpsavgiftsforskrift § 3 fastslås, korrekt, at anløpsavgiften skal beregnes etter selvkost. Imidlertid angir bestemmelsen at avgiften blant annet skal dekke kommunens kostnader "ved utøvelse av tilsyn og offentlig myndighet". Boreal bemerker at utgifter til tilsyn ikke kan dekkes gjennom anløpsavgift, dersom den kan dekkes av gebyr for kontrolltiltak og tilsyn etter HFL § 54. Dette følger av 2010-forskriften § 3, referert til over. Boreal vil derfor anbefale at Loppa kommune i sin forskrift bruker ordlyden i den sentrale forskriften § 3, 1. setning, for å unngå misforståelser av hvilke kostnader avgiften skal dekke, og som lovlig kan tas inn i selvkostgrunnlaget.



Boreal legger til grunn at i de tilfeller det gis rabatter på anløpsavgift, så skal rabattene gis på et ikke-diskriminerende grunnlag og i tråd med EU/EØS-retten.

### 3. Merknader til "Kalkyle anløpsavgift 2018":

Kostnadsprinsippet, som selvkostberegningen skal bygge på, innebærer at kommunen skal ha refundert faktiske utlegg ved anskaffelse, og de kapitalkostnader som er bundet opp gjennom anskaffelsen. Kostnader må derfor være pådratt, og reelt sett utgjøre en post i regnskapet, og historisk kost skal legges til grunn ved beregning av kostnader. Det såkalte "generasjonsprinsippet" tilsier at kostnadene ved tjenester som ytes i dag skal dekkes av de brukerne som nyter godt av tjenesten. Også dette innebærer at kostnadene som skal legges inn i beregningsgrunnlaget må være pådratt, og at det ikke kan bygges opp et fond for framtidig dekning. Overskudd eller underskudd fra det enkelte år kan imidlertid inngå i et "selvkostfond", som skal utlignes over en femårsperiode.

Generelt vurderer Boreal at kalkylen som grunnlag for beregning av anløpsavgiften for 2018 ikke ivaretar de prinsipper som er lagt til grunn i departementets retningslinjer i H-3/14. Kostnadene som lovlig kan medtas i selvkostberegningen skal, med henvisning til ovennevnte kostnadsprinsipp og generasjonsprinsipp, være reelle og nåtidige. Når det gjelder indirekte kostnader, bør disse medtas etter en fordelingsnøkkel som viser den relative andel som er knyttet til offentlig myndighetsutøvelse og sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde kun, og ikke øvrige oppgaver i havneforvaltningen, som forutsettes dekket gjennom andre vederlag eller gebyrer.

Regnskapet for anløpsavgift skal ikke gi økonomisk overskudd til kommunen. Kommunen kan framføre overskudd og underskudd fra avgiftsregnskapet til påfølgende år. I løpet av en periode på 3-5 år skal ikke inntektene overstige kostnadene for årene samlet. Avgiftsregnskapet skal etterkalkuleres og dokumenteres.

Konkret har Boreal følgende merknader til oppstillingen i kalkylen:

- Mudring ikke kan være med i grunnlaget før det er reelt, og utført.
- Renter og avdrag på Astor bølgedemper skal være eksakt etter regnskap, historisk.
- Vedlikehold av bølgedempere i Nuvsvåg, Bergsfjord og Øksfjord skal være eksakt etter regnskap, historisk.
- Tilsyn med havn/kai i alle kommunens kaier skal fordeles forholdsmessig mellom anløpsavgift og vederlag.
- Administrasjonskostnader skal være forholdsmessig fordelt mellom anløpsavgift og vederlag. I 2016 ble det opplyst at driftssjefen bruker 25 % av sin tid på havn

(saksbehandling/administrasjon), kr 150.000. I 2018 er dette estimert til å utgjøre 290.000. Betyr dette at driftssjefen har doblet lønnen sin, eller betyr dette at han har doblet arbeidsinnsatsen slik at 50 % av hans stilling medgår til oppgaver som lovlig kan inndeckes gjennom anløpsavgiften? Det bemerkes at saksbehandling kan kreves inndeckt gjennom andre avgifter i HFL, og skal da ikke belastes anløpsavgiften.

- Indirekte kostnader skal være reell og forholdsmessig fordelt mellom anløpsavgift og vederlag.
- Kostnader med opprydding i sjøområdet skal være reell kostnad som tilkommer grunnlaget i ettertid, ikke forutberegnet. Dersom opprydding skyldes forurensning, skal det ikke belastet anløpsavgiften.
- Kostnad i samarbeidsavtale med Alta Havn skal være konkret relatert til det som kan dekkes av anløpsavgiften.
- Kostnad med driftsavtale skipsekspedisjon og tjenesteyting Frydenbø/Øksfjord er ikke med på å sikre farleden og kan ikke belastes anløpsavgiftsregnskapet.
- Tilsyn med havneanlegg skal også være konkret etter regnskap, og fordeles forholdsmessig for det som kan dekkes av anløpsavgiften.

Etter Boreals vurdering samsvarer ikke grunnlaget for beregning av anløpsavgift med relevant lov- og forskriftsverk, samt retningslinjer fastsatt av departementet. Loppa kommune anmodes på bakgrunn av Boreals merknader om å foreta en ny gjennomgang av de kostnader som skal ligge til grunn for nytt avgiftsregulativ for 2018.

#### **4. Merknader til utkast til Avgiftsregulativ Loppa havnedistrikt 2018:**

I forhold til intensjonen i den "nye" havne- og farvannsloven, som er å gjøre havnene konkurransedyktig både for last og personbefordring i konkurranse med andre transportformer, framstår dagens grunnlag for ileggelse av anløpsavgift som det motsatte for Loppa havn. Konsekvensene ved kommunens kalkyle er at grunnlaget er økt fra et gjennomsnitt for årene 2012 til 2015 på kr 311.880 til kr 1.049.000 for 2018, dvs en økning på 236%.

I avgiftssatsene i forslag til regulativ legges det opp til en belastning av kjent rutegående trafikk med anslagsvis 800.000 kr. Avgiftssatsene pr BT fremstår som urimelige, i det fartøy over 4.000 BT blir sterkt favorisert. Det fremstår som i strid med selvkostprinsippet og prinsippet om at det er brukerne som betaler for den tjenesten som ytes, at regulativet utformes på en slik måte at Hurtigruten bare tar en brøkdel av kostnadene, sett opp i mot det antall tonnasje som anløper Loppa havn sammenlignet med Boreals.

Regulativforslaget for kaivederlag framstår, som for anløpsavgiften, svært høyt i forhold til oppgitte inntekter for årene 2012 til 2015. I gjennomsnitt for årene oppgitt til kr 1.780.000. Belastet med full regulativpris for 2018 med kjent rutegående trafikk vil det nye regulativet gi en inntekt på kr 3.100.000.

Tatt i betraktning at Loppa havn i 2015, etter det som er opplyst til Kystverket, gikk med overskudd på kr 122.662, vil en merinntekt med dagens forslag til regulativ kunne gi et overskudd på kr 1.450.000 med for øvrig like inntekter og kostnader.

Boreal er innforstått med at loven gir kommunen frihet til å fastsette vederlagene på markedsmessig grunnlag, herunder gi rabatter så lenge rabattene ikke representerer usaklig og urimelig forskjellsbehandling og bryter med de alminnelige konkurranse- og prisrettslige regler. Dette innebærer at det ikke kan fastsettes priser som er egnet til å virke konkurransevridende eller som er urimelige.

#### **5. Konsekvenser for Boreal:**

Boreal har i dag en avtale, jf vedtak i 2003, som gir oss 10 % rabatt på til enhver tid gjeldende avgiftsregulativ for Loppa havnedistrikt, og vi belastes ett kai vederlag pr døgn for anløp av kommunens kaier innenfor havnedistriktet. Boreal forutsetter at dette vedtaket opprettholdes, da et enkeltvedtak ikke ensidig kan endres til ugunst for den det tilgodeser, jf forvaltningsloven § 35.

Boreal anmoder kommunen om å behandle rutegående fartøy på en forutsigbar og rettferdig måte.

#### **6. Merknader til ny ordensforskrift:**

Til forslaget om forskrift for bruk av og orden i havn og farvann ønsker vi at det må framgå av § 3 at begrensningene i bruk av propeller ikke må være til hinder for sikker manøvrering til og fra kai, spesielt i dårlig vær.

Vennlig hilsen



Steinar Johan Mathisen

Daglig leder



Dato: 19.09.2017  
Arkivref: 2017/713-0 /

Olav Henning Trondal

olav.h.trondal@loppa.kommune.no

Saksnr	Utvalg	Møtedato
8/17	Loppa Havneutvalg	09.11.2017
	Formannskap	09.11.2017
	Kommunestyre	

## **Forskrift om anløpsavgift i Loppa kommune sitt sjøområde**

### ***Forslag til vedtak:***

Med hjemmel i FOR 2010-12-20 nr 1762: Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift § 2, gitt av Fiskeri- og kystdepartementet i medhold av LOV 2009-04-17 nr 19: Lov om havner og farvann(havneloven) §§ 8,15 og 52, vedtar Loppa kommune vedlagte utkast som vår forskrift om anløpsavgift i Loppa kommune sitt sjøområde

### ***Vedlegg:***

Utkast til forskrift om anløpsavgift i Loppa kommune sitt sjøområde.  
Høringssvar fra Boreal AS, datert 19.10.17

### ***Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):***

Brev fra Advokatfirma Østgård datert 24.08.17  
Boreal sin klage til Kystverket på havneavgifter i Loppa kommune datert 13.07.17  
Kystverkets svar på klagen datert 08.08.17  
Retningslinjer for beregning av selvkost for kommunale betalingstjenester datert 24.02.14.  
Utgitt av kommunal- og moderniseringsdepartementet  
Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift. (Anløpsforskriften) FOR-2010-12-20-1762.

### ***Saksutredning:***

Vårt utkast til forskrift om anløpsavgift er kvalitetssikret av Advokatfirmaet Østgård DA. Og vi har i dialog med Kystverket blitt enige om at vi dette tilfellet setter høringsfristen til en måned. (23. oktober).





Høringen er gjennomført ved å offentliggjøre dokumentene på vår hjemmeside. Det ble gjort 22. september. Samme dag sendte vi høringen til Kystverket, Boreal AS, Hurtigruten ASA og til lokale rederier Vi annonserte i Altaposten den 25. september at høringen gjennomføres og at dokumentene er lagt ut til gjennomsyn på vår hjemmeside.

Forskriftene lever et lengre liv enn regulativer. Regulativene eller våre grunnlag for fastsetting av gebyrer innenfor våre selvkostområder vedtas årlig. Forskriftene skal avklare hva som er forskriftens virkeområde, hvilke objekter som er omfattet, kostnader som inngår og beregning av avgiftsnivåene, fastsettelse av rabatter, klageadgang og klageinstans og ikrafttredelse.

Avgiftsnivåene som årlig blir fastsatt i regulativer har sitt utgangspunkt i selvkostberegninger for sine områder. Og alt etter om områdene enten drives til selvkost, over selvkost eller sågar under selvkost, er bestemmende for om avgiftene økes, reduseres eller forblir på samme nivå som året før. Dette er ikke et grunnlag for høring. Kommunestyret bestemmer avgiftsnivåene. Vi skal informere brukerne av havnene i Loppa om disse avgiftene på samme måte som vi gjør i forhold til de som er knyttet til vann- og avløpsnett og andre selvkostområder.

Det er Kystverket som er tilsynsmyndighet for anløpsavgiften. De skal se til at det grunnlaget kalkylen bygger på er utgifter som kan kreves dekket av anløpsavgiften, og de skal også se til at vi følger selvkostprinsippet. Også revisjonen er særlig oppmerksom på selvkostområdene, her under anløpsavgiften.

Innen høringsfristens utløp har vi fått inn ett svar. Boreal AS anfører i sitt hørings svar i forhold til § 3 at: «Boreal bemerker at utgifter til tilsyn ikke kan dekkes gjennom anløpsavgift, dersom den kan dekkes av gebyr for kontrolltiltak og tilsyn etter HFL § 54»

### **Vurdering:**

Anmerkning fra Boreal AS tas ikke til følge da § 3 omhandler hva anløpsavgiften skal dekke av kostnader. Kravene til hvilke avgifter som skal dekkes inn av anløpsavgiften er definert i Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift. FOR-2010-12-20-1762. Og vår lokale forskrift bygger på denne forskriften.

Når det gjelder Boreal sine merknader til Kalkyle anløpsavgift 2018 så er disse ikke relevante for vår lokale anløpsforskrift. Kritikken som de reiser i forhold til kalkylen er ikke av ny dato. De har innklaget Loppa kommune til Kystverket den 13.07.17, hvor de klager på havneavgifter i Loppa kommune. Denne klagen avviser Kystverket, og de skriver i sitt svar til Boral datert 08.08.17 at: «Utgangspunktet er at det er kommunene som har ansvaret for at bestemmelsene i anløpsforskriften blir overholdt og at beregningsgrunnlaget og nivået på kommunens anløpsavgift er riktig. Basert på våre prioriteringskriterier som vist til over, har vi per dato ikke funnet grunn til å åpne tilsyn i Loppa kommune» Også Advokat Østgård har i sitt brev til oss av 24. august 17 i punkt 3.2 kommentert våre kostnader belastet anløpsregnskapet. «Av totale driftskostnader på 3 – 3,5 millioner, er ca kr 800 000 belastet anløpsavgiften. Det utgjør ca 25 %. Kystverket har hatt tilsyn i en annen havn, hvor de har akseptert at ca 30 % av kostnadene ble belastet anløpsavgiften. Dette er naturligvis etter en konkret vurdering i den aktuelle havnen. Saken viser imidlertid at den fordelingsnøkkel kommunen har brukt, meget godt kan være riktig.»





## **Forskrift om anløpsavgift i Loppa kommune sitt sjøområde**

Hjemmel: Fastsatt av Loppa kommune (møtedato) med hjemmel i FOR 2010-12-20 nr 1762: Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift § 2, gitt av Fiskeri- og kystdepartementet i medhold av LOV 2009-04-17 nr 19: Lov om havner og farvann(havneloven) §§ 8,15 og 52.

### **§ 1. Virkeområde**

Forskriften gjelder beregning og innkreving av anløpsavgift for fartøyer som anløper havn i sjøområdet for Loppa kommune. Havn er definert i havnelovens § 4.

### **§ 2. Avgiftsplikt**

Fartøy som anløper havn i Loppa kommune sitt sjøområde skal betale anløpsavgift til kommunen jf havnelovens § 25. Fartøy er definert i havnelovens § 4. Avgiften skal ilegges pr. anløp. Med et anløp menes en inn- og utseiling. Ved flere anløp til kommunes sjøområde i løpet av samme døgn ilegges avgift kun en gang. Et døgn beregnes fra ankomst. Ankring eller stopp innenfor kommunens sjøområde for ilandsetting av gods eller passasjerer, er anløp og anløpsavgift beregnes på vanlig måte.

Unntatt fra plikt til å betale anløpsavgift er:

- Fartøy med største lengde under 15 meter.
- Fartøy som passerer kommunes sjøområde uten å anløpe havn
- Fartøy som anløper havnen på grunn av skade eller nødtilstand og fartøyet ikke lossar, laster eller tar om bord passasjerer.
- Bergings- og isbryterfartøyer under utførelse av berging eller isbryting.
- Orlogsfartøyer, norske som utenlandske.
- Kystverkets fartøy i forbindelse med arbeid i farvannet.
- Fartøy som kommer inn under generelle bestemmelser om unntak jf § 2 i Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift. Forskrift av 20.12.2010 nr 1762.

### **§ 3. Kostnader som inngår i anløpsavgiften**

Anløpsavgiften er beregnet etter selvkost.

Anløpsavgiften skal dekke kommunens sine kostnader ved utøvelse av tilsyn og offentlig myndighet med hjemmel i Havneloven, samt kostnader til å legge til rette for sikkerhet og fremkommelighet i kommunes sjøområde.

### **§ 4. Beregning av anløpsavgift**

Anløpsavgiften skal beregnes på bakgrunn av fartøyets bruttotonnasje(BT) slik den er angitt i det internasjonale målebrev som er i henhold til Den internasjonale konvensjon om måling av

fartøyer av 1969. Dersom fartøyets BT ikke fremgår av målebrevet, fastsettes denne av Loppa kommune basert på beregning av BT for tilsvarende fartøy.

For fartøyer som ikke er fritatt etter § 2 skal det betales anløpsavgift etter gjeldende avgiftsregulativ for Loppa havnedistrikt.

**§ 5. Rabatt**

Rådmannen kan fastsette rabattordninger ved inngåelse av fastprisavtaler.

**§ 6. Betalingsplikt**

Reder og agent svarer solidarisk for anløpsavgiften, jf. Havnelovens § 25 fjerde ledd.

**§ 7. Klage**

Enkeltvedtak som treffes etter forskriften kan påklages etter bestemmelsene i lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker. Kystverkets hovedkontor er klageinstans for vedtak fattet av Loppa kommune.

Klagen sendes Loppa kommune.

**§ 8. Ikrafttredelse**

Forskriften trer i kraft 01.01.18

-----

Loppa kommune  
Parkveien 1/3  
9550 Øksfjord

Attn:

Deres ref.:

Vår ref.:

, 19. oktober 2017

## **Høring nye forskrifter- havneregulativ 2018**

### **1. Innledning:**

Vi viser til epost 22. september 2017 med varsel om vedtak av to nye forskrifter, vedlagt utkast til forskrifter, kalkyle og utkast til havneregulativ for 2018. Høringsfrist er satt til 23. oktober 2017, og denne høringsuttalelsen er dermed rettidig. Boreal Sjø AS (Boreal) er berørt av nye forskrifter og avgiftsregulativ gjennom vår ferge- og hurtigbåt drift i Loppa havnedistrikt.

Kommunens hjemmelsgrunnlag for å kreve inn anløpsavgift består i tillegg til havne- og farvannsloven (HFL) og sentrale forskrifter, av lokale forskrifter og avgiftsregulativ for Loppa havnedistrikt. Avgiftsregulativet har status som forskrift.

### **2. Merknader til kommunal forskrift om anløpsavgift:**

Det er et bærende prinsipp i HFL at anløpsavgifter skal beregnes etter et selvkostprinsipp. HFL § 25 og forskrift av 20.12.2010 nr 1762 § 3 regulerer hvilke kostnader som kan danne grunnlag for selvkostberegningen, i tillegg til Kommunal- og moderniseringsdepartementets retningslinjer for beregning av selvkost på kommunale betalingstjenester, H-3/14.

I utkast til kommunal anløpsavgiftsforskrift § 3 fastslås, korrekt, at anløpsavgiften skal beregnes etter selvkost. Imidlertid angir bestemmelsen at avgiften blant annet skal dekke kommunens kostnader "ved utøvelse av tilsyn og offentlig myndighet". Boreal bemerker at utgifter til tilsyn ikke kan dekkes gjennom anløpsavgift, dersom den kan dekkes av gebyr for kontrolltiltak og tilsyn etter HFL § 54. Dette følger av 2010-forskriften § 3, referert til over. Boreal vil derfor anbefale at Loppa kommune i sin forskrift bruker ordlyden i den sentrale forskriften § 3, 1. setning, for å unngå misforståelser av hvilke kostnader avgiften skal dekke, og som lovlig kan tas inn i selvkostgrunnlaget.



Boreal legger til grunn at i de tilfeller det gis rabatter på anløpsavgift, så skal rabattene gis på et ikke-diskriminerende grunnlag og i tråd med EU/EØS-retten.

### **3. Merknader til "Kalkyle anløpsavgift 2018":**

Kostnadsprinsippet, som selvkostberegningen skal bygge på, innebærer at kommunen skal ha refundert faktiske utlegg ved anskaffelse, og de kapitalkostnader som er bundet opp gjennom anskaffelsen. Kostnader må derfor være pådratt, og reelt sett utgjøre en post i regnskapet, og historisk kost skal legges til grunn ved beregning av kostnader. Det såkalte "generasjonsprinsippet" tilsier at kostnadene ved tjenester som ytes i dag skal dekkes av de brukerne som nyter godt av tjenesten. Også dette innebærer at kostnadene som skal legges inn i beregningsgrunnlaget må være pådratt, og at det ikke kan bygges opp et fond for framtidig dekning. Overskudd eller underskudd fra det enkelte år kan imidlertid inngå i et "selvkostfond", som skal utlignes over en femårsperiode.

Generelt vurderer Boreal at kalkylen som grunnlag for beregning av anløpsavgiften for 2018 ikke ivaretar de prinsipper som er lagt til grunn i departementets retningslinjer i H-3/14. Kostnadene som lovlig kan medtas i selvkostberegningen skal, med henvisning til ovennevnte kostnadsprinsipp og generasjonsprinsipp, være reelle og nåtidige. Når det gjelder indirekte kostnader, bør disse medtas etter en fordelingsnøkkel som viser den relative andel som er knyttet til offentlig myndighetsutøvelse og sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde kun, og ikke øvrige oppgaver i havneforvaltningen, som forutsettes dekket gjennom andre vederlag eller gebyrer.

Regnskapet for anløpsavgift skal ikke gi økonomisk overskudd til kommunen. Kommunen kan framføre overskudd og underskudd fra avgiftsregnskapet til påfølgende år. I løpet av en periode på 3-5 år skal ikke inntektene overstige kostnadene for årene samlet. Avgiftsregnskapet skal etterkalkuleres og dokumenteres.

Konkret har Boreal følgende merknader til oppstillingen i kalkylen:

- Mudring ikke kan være med i grunnlaget før det er reelt, og utført.
- Renter og avdrag på Astor bølgedemper skal være eksakt etter regnskap, historisk.
- Vedlikehold av bølgedempere i Nuvsvåg, Bergsfjord og Øksfjord skal være eksakt etter regnskap, historisk.
- Tilsyn med havn/kai i alle kommunens kaier skal fordeles forholdsmessig mellom anløpsavgift og vederlag.
- Administrasjonskostnader skal være forholdsmessig fordelt mellom anløpsavgift og vederlag. I 2016 ble det opplyst at driftssjefen bruker 25 % av sin tid på havn

(saksbehandling/administrasjon), kr 150.000. I 2018 er dette estimert til å utgjøre 290.000. Betyr dette at driftssjefen har doblet lønnen sin, eller betyr dette at han har doblet arbeidsinnsatsen slik at 50 % av hans stilling medgår til oppgaver som lovlig kan inndeckes gjennom anløpsavgiften? Det bemerkes at saksbehandling kan kreves inndecket gjennom andre avgifter i HFL, og skal da ikke belastes anløpsavgiften.

- Indirekte kostnader skal være reell og forholdsmessig fordelt mellom anløpsavgift og vederlag.
- Kostnader med opprydding i sjøområdet skal være reell kostnad som tilkommer grunnlaget i ettertid, ikke forutberegnet. Dersom opprydding skyldes forurensning, skal det ikke belastes anløpsavgiften.
- Kostnad i samarbeidsavtale med Alta Havn skal være konkret relatert til det som kan dekkes av anløpsavgiften.
- Kostnad med driftsavtale skipsekspedisjon og tjenesteyting Frydenbø/Øksfjord er ikke med på å sikre farleden og kan ikke belastes anløpsavgiftsregnskapet.
- Tilsyn med havneanlegg skal også være konkret etter regnskap, og fordeles forholdsmessig for det som kan dekkes av anløpsavgiften.

Etter Boreals vurdering samsvarer ikke grunnlaget for beregning av anløpsavgift med relevant lov- og forskriftsverk, samt retningslinjer fastsatt av departementet. Loppa kommune anmodes på bakgrunn av Boreals merknader om å foreta en ny gjennomgang av de kostnader som skal ligge til grunn for nytt avgiftsregulativ for 2018.

#### **4. Merknader til utkast til Avgiftsregulativ Loppa havnedistrikt 2018:**

I forhold til intensjonen i den "nye" havne- og farvannsloven, som er å gjøre havnene konkurransedyktig både for last og personbefordring i konkurranse med andre transportformer, framstår dagens grunnlag for ileggelse av anløpsavgift som det motsatte for Loppa havn. Konsekvensene ved kommunens kalkyle er at grunnlaget er økt fra et gjennomsnitt for årene 2012 til 2015 på kr 311.880 til kr 1.049.000 for 2018, dvs en økning på 236%.

I avgiftssatsene i forslag til regulativ legges det opp til en belastning av kjent rutegående trafikk med anslagsvis 800.000 kr. Avgiftssatsene pr BT fremstår som urimelige, i det fartøy over 4.000 BT blir sterkt favorisert. Det fremstår som i strid med selvkostprinsippet og prinsippet om at det er brukerne som betaler for den tjenesten som ytes, at regulativet utformes på en slik måte at Hurtigruten bare tar en brøkdel av kostnadene, sett opp i mot det antall tonnasje som anløper Loppa havn sammenlignet med Boreals.

Regulativforslaget for kaivederlag framstår, som for anløpsavgiften, svært høyt i forhold til oppgitte inntekter for årene 2012 til 2015. I gjennomsnitt for årene oppgitt til kr 1.780.000. Belastet med full regulativpris for 2018 med kjent rutegående trafikk vil det nye regulativet gi en inntekt på kr 3.100.000.

Tatt i betraktning at Loppa havn i 2015, etter det som er opplyst til Kystverket, gikk med overskudd på kr 122.662, vil en merinntekt med dagens forslag til regulativ kunne gi et overskudd på kr 1.450.000 med for øvrig like inntekter og kostnader.

Boreal er innforstått med at loven gir kommunen frihet til å fastsette vederlagene på markedsmessig grunnlag, herunder gi rabatter så lenge rabattene ikke representerer usaklig og urimelig forskjellsbehandling og bryter med de alminnelige konkurranse- og prisrettslige regler. Dette innebærer at det ikke kan fastsettes priser som er egnet til å virke konkurransevridende eller som er urimelige.

#### **5. Konsekvenser for Boreal:**

Boreal har i dag en avtale, jf vedtak i 2003, som gir oss 10 % rabatt på til enhver tid gjeldende avgiftsregulativ for Loppa havnedistrikt, og vi belastes ett kai vederlag pr døgn for anløp av kommunens kaier innenfor havnedistriktet. Boreal forutsetter at dette vedtaket opprettholdes, da et enkeltvedtak ikke ensidig kan endres til ugunst for den det tilgodeser, jf forvaltningsloven § 35.

Boreal anmoder kommunen om å behandle rutegående fartøy på en forutsigbar og rettferdig måte.

#### **6. Merknader til ny ordensforskrift:**

Til forslaget om forskrift for bruk av og orden i havn og farvann ønsker vi at det må framgå av § 3 at begrensningene i bruk av propeller ikke må være til hinder for sikker manøvrering til og fra kai, spesielt i dårlig vær.

Vennlig hilsen



Steinar Johan Mathisen

Daglig leder