



HERØY KOMMUNE
HERØY KOMMUNE

MØTEINNKALLING

Utval: Maritim og teknisk komite
Møtestad: Formannskapssalen Herøy rådhus
Dato: 28.02.2017
Tid: 12:00

Melding om forfall til tlf. 70081300.

Forfall til møter i kommunale organer skal vere gyldig i hht. Lov om kommuner og fylkeskommuner § 40, nr. 1.

Varamedlemer som får tilsendt sakliste, skal ikkje møte utan nærare innkalling.

Fosnavåg, 24.02.17

Idar Tarberg
leiar

SAKLISTE:

Saksnr	Innhold
PS 16/17	Godkjenning av innkalling og sakliste
PS 17/17	Protokoll frå førre møte.
PS 18/17	Delegerte saker
PS 19/17	Hamneavgift - framlegg til forskrifter og regulativ med sikte på innføring av hamneavgifter i Herøy kommune - slutthandsaming
PS 20/17	Axel Bjørklid - 11/6 - søknad om dispensasjon frå kommuneplanens arealdel og pbl §1-8 vedr oppføring av tilbygg til eksisterande hus

Delegerte saker frå avdelingane

DS 44/17	Frode Leine - 25/19 - IG bygningsmessige arbeider
DS 45/17	Revidert ferdigattest veg 38/119
DS 46/17	Ferdigattest veg 38/119
DS 47/17	Mellombels bruksløyve - einebustad 26/228
DS 48/17	Kjetil Kvalsvik - 7/76 - Flytebrygge
DS 49/17	Ferdigattest garasje 60/110
DS 50/17	Ferdigattest tilbygg stove 60/110
DS 51/17	Anne Gunn Eidskrem og Bård hestholm - 44/127 - Fritidsbustad
DS 52/17	Mellombels bruksløyve 56/108 seksjon nr 1
DS 53/17	Mellombels bruksløyve - 34/99 - seksjon nr 5 , 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 og 13
DS 54/17	Jetmund Runde - 38/119 og 205 - tilbygg garasje og vinterhage
DS 55/17	Mellombels bruksløyve 56/108 seksjon nr 1
DS 56/17	Jan Petter Osnes - 31/86 - tilbygg/veranda
DS 57/17	Jetmund Runde - 9/17 - tilbygg

Orientering:

Orientering om byggetilsyn

PS 16/17 Godkjenning av innkalling og sakliste

PS 17/17 Protokoll frå førre møte.

PS 18/17 Delegerte saker



Utviklingsavdelinga

SAKSFRAMLEGG

Sakshandsamar:	JRV	Arkivsaknr:	2013/883
		Arkiv:	P30

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
19/17	Maritim og teknisk komite Kommunestyret	28.02.2017

HAMNEAVGIFT - FRAMLEGG TIL FORSKRIFTER OG REGULATIV MED SIKTE PÅ INNFORING AV HAMNEAVGIFTER I HERØY KOMMUNE - SLUTTHANDSAMING

Tilråding:

1. I medhald av «Forskrift nr 2010-12-20-1762 Kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift» vedtek Herøy kommunestyre forslag til «Forskrift om anløpsavgift for Herøy Kommune».
2. I medhald av lov 2001-04-17 nr. 19: Lov om havner og farvann (havne- og farvannslova) med tilhøyrande forskrifter vedtek Herøy kommunestyre framlegg til «Prisar og vilkår for bruk av kommunale hamneanlegg i Herøy kommune» og «Vilkår for hamnetenester i Herøy kommune».
3. Avgiftsinnkrevjinga vert iverksett frå 01.04.2017

Særutskrift:

Vedlegg

1. MTK-sak 93/16 av 13.12.2016
2. Høyringsuttale frå Nordisk Legal Services av 06.02.2017
3. Høyringsuttale frå NHO Sjøfart av 06.02.2017
4. Rekneark vedkomande løn og drift
5. Revidert forslag til «Forskrift om anløpsavgift for Herøy kommune».

Bakgrunn

Maritim og teknisk komite vedtok i MTK-sak 93/16 den 13.12.2016 at saka skulle leggest ut til 2. gongs offentleg høyring med slikt vedtak. Sitat:

- 1. I medhald av Forvaltningslova § 37 og «Forskrift nr 2010-12-20-1762 Kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift» vert forslag til «Forskrift om anløpsavgift for Herøy Kommune» lagt ut til offentleg høyring.**
- 2. I medhald av Forvaltningslova § 37 og lov 2001-04-17 nr. 19: Lov om havner og farvann (havne- og farvannslova) med tilhøyrande forskrifter vert framlegg til «Prisar og vilkår for bruk av kommunale hamneanlegg i Herøy kommune» og «Vilkår for hamnetenester i Herøy kommune» lagt ut til offentleg høyring.**
- 3. Høyringsfristen vert sett til 6 - seks - veker.**

Saka gjeld vedtak av naudsynt forskrift og bestemmelsar før iverksetjing av innkreving av hamneavgifter i Herøy kommune.

Saksopplysningar

Saksopplysningar gjeve i sak MTK-sak 93/16:

Anleggs- og driftsavdelinga som det er vist til enkelte stadar i saksutgreiinga vart frå 01.01.2016 slått saman med Utviklingsavdelinga. Dette har ikkje noko praktiske konsekvensar for denne saka.

Merknader:

Ved utgangen av høyringsfristen hadde det kome 5 merknader til saka. Sjå vedlegg til MTK-sak 39/15. Ein har følgjande kommentarar til dei ulike merknadane:

1. Herøy Fiskarlag(HF)
Antal anløp ved dei ulike kaiene har vorte kvalitessikra så godt det let seg gjere. Det er likevel snakk om estimat og i det ligg det sjølvsagt ei uvisse om reelt antal anløp. Antal anløp kan også variere frå år til år alt etter utviklinga både innafor fiskerinæringa, industrien og andre marknader. Skal ein innføre hamneavgifter og få ei betre hamneforvaltning må ein ha ressursar til dette. Det vil sei at ein både må ha personalressursar og utstyr/materiell. Dette er ikkje noko som berre kan takast «langs med» alle andre oppgåver kommunen har. Ein må imidlertid legge opp til ein forsiktig start inntil ein får erfaring både med arbeidsmengde og inntekts-/utgiftsgrunnlag. Ei fastavgiftsordning berre for heimeflåten slik HF tek til orde for vil, slik ein vurderer det, ikkje vere i tråd med EØS/EU-retten som fastslår at rabattar og evt. fritak skal fastsetjast på ikkje diskriminerande grunnlag. Ei evt. fastavgiftsordning må såleis t.d. knytast til alle fiskebåtar istf. berre båtar heimehøyrande i Herøy. Ein

ser det imidlertid som lite ønskeleg ved innføringa å legge opp til rabattordningar som evt. reduserer inntektsgrunnlaget.

2. Egersund Herøy(EH)

M.a. Egersund Herøy betaler etter gammel avtale om lag 205.000 kroner/år eks.mva. (2016) for bruk av kommunale kaiar på Mjølstadneset. I praksis er det berre EH som disponerer austre kai. Ein kjenner ikkje til at andre kommunar har tilsvarende avtale med firma. Ved innføring av hamneavgifter er det tenkt at dei gamle avtalane med ulike firma om bruk av kaiene på Mjølstadneset utgår og at det i staden vert betalt ordinær anløpsavgift og vedelag for bruk av kaiene. I henhold til forslag til regulativ skal det betalast vareavgift for alle varer som går over kommunal kai. Fritak for avgift pga skade eller annan nødtilstand er knytt til skade på fartøy og ikkje t.d. skade på reiskap.

3. NHO Sjøfart

Kommunen har ikkje til hensikt å nytte anløpsavgifta til andre formål enn det som framgår av lov og forskriftsverk. Det vil bli ført eige budsjett og sjølvkostrekneskap for anløpsavgifta. Likeeins vil det bli gjort for kaivederlag for bruk av kommunale kaiar/areal.

4. Nordisk Legal Services(NLS)

Kommunen har ikkje til hensikt å nytte anløpsavgifta til andre formål enn det som framgår av lov og forskriftsverk. Det vil bli ført eige budsjett og sjølvkostrekneskap for anløpsavgifta. Likeeins vil det bli gjort for kaivederlag for bruk av kommunale kaiar/areal.

5. Kystverket

Kommunen vil spesifisere nærare gjennom denne saksutgreiing og eit sjølvkostbudsjett kva kostnader kommunen tek sikte på å dekke gjennom anløpsavgifta. Sjølvkostbudsjettet vil danne grunnlag for etterkalkulasjon som kommunen skal foreta årleg i medhald av §7 i forskrift om kommunens berekning og innkrevjing av anløpsavgift.

Med bakgrunn i dei innkomne merknadane vil ein i denne saksutgreiing m.a. gjere nærare greie for budsjett inkludert investeringsbudsjett og sjølvkostrekneskap.

Juridisk vurdering:

I den juridiske vurderinga som er gjort av Advokatfirmaet Steenstrup Stordrange DA, sjå vedlegg, framgår det m.a. at

- Innhald og systematikk i utkast til lokal forskrift om anløpsavgift og prisar og vilkår for bruk av hamneanlegg er fullt ut juridisk tilfredsstillande.
- Før ein evt. endeleg vedtek/fastset anløps- og vederlagssatsane, bør det likevel takast ein kvalitetssikrande gjennomgang av estimata som ligg til grunn for desse. Særleg gjeld det grunnlag for anløpsavgiftssatsane. Den juridiske vurderinga inneheld også råd om vidare handsaming av saka.

Farlei og sjøområde:

Ansvar for farlei og sjøområde er delt mellom kommunen og Kystverket. Kystverket har ansvaret for hovud- og bi-lei slik det framgår av områdeavgrensingane i vedlagt farleikart. Øvrige leier i sjøområda har kommunen ansvaret for. Det er imidlertid slik at Kystverket likevel kan ha sett opp, driftar og vedlikeheld ein del sjømerke og lykter som ligg i kommunen sitt sjøområde.

Økonomi:

Kostnader relatert til avskrivning og kapitalkostnader i høve dei kommunale kaiene er for inneverande år som vist i tabellen nedanfor.

Objekt	Inngående bal. 2016	Avskrivning 2016	Restlån pr. 01.01.2017	Rente-kostnader 2016
Fiskerikai Fosnavåg	2.783.424,00	-131.321,00	2.652.103,00	55.660,00
Kaier Mjølstadneset	10.526.037,00	-496.255,00	10.029,812,00	210.520,00
Sum	13.309.461,00	-627.546,00	12.681.915,00	266.180,00

Sum kostnader renter + avskrivning 2016: **893.726,00**

Kostnaden vert pr. i dag belasta drifta, men er ikkje ført på tenesteområdet Hamn. Dvs. kostnaden går av kommunen sine ansvar vedkomande Avskrivning og Renter/Avdrag. Ved innføring av hamneavgifter føreset ein at kostnaden bli ført på tenesteområdet Hamn og må dekkast inn av inntekter frå kaivederlag.

Totalt antal anløp har vorte estimert til 3550. For anløpsavgifta sin del kan det her ligge ein viss feilmargin då anløpsavgift berre skal betalast ein gong pr. anløp. Ved gjentekne anløp innafor eit og same døgn skal avgifta ikkje betalast meir enn ein gong pr. døgn. Med bakgrunn i dette vurderer ein at estimatet på inntekt frå samla årleg anløpsavgift vert redusert frå 2.966.000 kroner til 2.500.000 kroner. Samla inntekt frå hamnedrifta blir då:

Post	Tekst	Sum
1	Anløpsavgift (estimat)	2.500.000,-
2	Kaivederlag (estimat)	926.000,-
3	Øvrige vederlag/gebyr (straum, vatn, ISPS, renovasjon m.m.)	300.000,-
	Totalt	3.726.000,-

Det er føresett at det vert ført ein sjølvkostrekneskap for hamneavgiftene. Sjølvkost vil sei at inntektene skal dekke utgiftene med ei teneste, og at midlane ikkje kan nyttast til andre formål. Midlar som ein tek inn frå anløpsavgifta og kaivederlag kan ikkje gå inn i same rekneskap. Det må såleis førast to sjølvkostrekneskap

- eit for anløpsavgifta
- eit for kaivederlag

I «Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift» § 3.(kostnader som dekkes av anløpsavgiften) står følgjande. Sitat:

«Anløpsavgiften skal bare dekke kommunens kostnader knyttet til sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde, samt utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i eller i medhold av havne- og farvannsloven. Dette kan være kostnader til navigasjonsinnretninger, investeringer og vedlikehold i farleden, fjerning av hindringer i farvannet, oppsynsfunksjoner, isbryting og fastsettelse og håndhevelse av ordensforskrifter.

Felleskostnader til administrasjon skal beregnes og fordeles slik at anløpsavgiften bare belastes med sin relative andel av felleskostnadene.

Avskrivning og renter regnes som kostnad. Avskrivninger beregnes ved å fordele investeringskostnaden jevnt over investeringsens levetid. Ved intern finansiering kan det beregnes kalkulatorisk rente begrenset oppad til effektiv rente på statsobligasjoner med tre års gjenstående løpetid tillagt ett prosentpoeng.

Kostnader som kan dekkes av saksbehandlingsgebyr etter havne- og farvannsloven § 6 eller gebyr for kontrolltiltak og tilsyn etter havne- og farvannsloven § 54, samt kostnader som refunderes av andre, skal holdes utenfor beregningsgrunnlaget.

Ved tvil avgjør Kystverket hvorvidt en kostnad kan dekkes av anløpsavgiften.» Sitat slutt.

Vidare står det i same forskrift §7 (etterkalkulasjon) følgjande. Sitat:

«Kommunen skal for hvert år foreta en etterkalkulasjon som viser inntekt fra anløpsavgiften og de kostnader som skal dekkes av anløpsavgiften. Ved utarbeidelsen av etterkalkylen skal føringen av kostnadene følge de samme prinsippene som ble benyttet ved beregning av anløpsavgiften for det enkelte år. Fordeling av kostnader skal være dokumentert og etterprøvbar.

Anløpsavgiften skal ikke gi økonomisk overskudd. Kommunen kan fremføre 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.» Sitat slutt.

Med bakgrunn i ovanstående, utarbeidde regulativ og tal på anløp har ein utarbeidd følgjande sjølvkostbudsjett:

Sjølvkostbudsjett anløpsavgift, første heile driftsår:

Post	Tekst	Kr.	Merknad
1	Navigasjonsinnretningar, investering og vedlikehald i farleia	2 067 000	Tiltak iflg. gjeldande Hamneplan. Handlingsdel vert revidert 2017.
2	Finans- og avskrivingskostnader knytt til investeringar i sjøområdet	100 000	
3	Kostnader forbunde med utøving av offentlig mynde etter hamne- og farvasslova	58 000	50% av vaktordning m.m.
4	Relativ del av felleskostnader	275 000	50% av løn og utstyr/materiell
5	Inntekter - anløpsavgift	-2 500 000	
	Sum	0 *)	

*) Evt. overskot/underskot kan framførast til påfølgjande år. Overskot frå anløpsavgifta kan ikkje setjast i fond og i løpet av en periode på 3–5 år skal ikke inntektene overstige kostnadene for åra samla iflg. «Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift» § 7.

Sjølvkostbudsjett kaivederlag, første heile driftsår:

Post	Tekst	Kr.	Merknad
1	Renter, kapitalkostander/avskrivning eksisterande kai/område	894 000	
2	Lønn (50% stilling) og drift	400 000	
3	Utstyr og materiell	150 000	
4	Vaktordning/beredskap(i kombinasjon med teknisk vakt)	115 000	
5	Inntekter – kaivederlag	-926 000	
6	Inntekt - Øvrige vederlag/gebyr (straum, vatn, ISPS, renovasjon)	-300 000	
7	Inntekt - Relativ del av felleskostnader og del av kostnad forbunde med utøving av off. mynde finansiert av anløpsavgifta	-333 000	
	Sum	0 *)	

*) Evt. overskot/underskot kan framførast til påfølgjande år. Overskot frå Kaivederlag kan også setjast i fond.

Det er knytt rimeleg stor usikkerheit til budsjetta ovanfor. Ein må såleis pårekne at tala må justerast etter kvart som ein får erfaring med hamnedrifta.

Investeringar:

Kostnader knytt til investeringar skal førast der dei høyrer heime. Dvs. at kostnader knytt til prosjekt i farlei/kommunen sitt sjøområde skal førast på rekneskap for anløpsavgifta, medan kostnader knytt til prosjekt vedkomande kaier med tilhøyrande landareal m.m. skal førast på rekneskapen for kaivederlag.

I hamneplanen vedteken i 2001 vart det vedteke ei prioritering av hamnetiltak. Sjå vedlegg nr. 6 i MTK-sak 124/14. I det alt vesentlege er desse tiltaka knytt til farlei i kommunen sitt sjøområde og kan såleis finansierast av anløpsavgifta. Ved oppjustering etter konsumprisindeksen av estimata som var gjorde i 2001 dreiar dette seg om investeringar i ein storleiksorden på vel 40 mill. kroner.

Det må gjerast ei nærare prioritering av investeringstiltak som vert tilpassa inntektene frå dei samla hamneavgiftene. Ein ser føre seg at dette vert gjort i eiga politisk sak.

Antal anløp:

Det har vorte stilt spørsmål ved totalt antal anløp som er estimert til 3550. Talet er sjølvstøtt usikkert og vil kunne variere frå år til år. Estimater har framkome ved ei blanding av spesifikke registreringar, opplysningar frå bedrifter og skjønsmessige anslag. Ein vurderer at anslaga er kvalitetssikra så langt det let seg gjere og er gode nok som grunnlag for oppsetjing av budsjett for anløpsavgifter og hamnevederlag første driftsår.

Revidering av framlegg til «Prisar og vilkår for bruk av kommunale hamneanlegg i Herøy kommune»:

Etter nærare vurdering vil ein føreslå å gjere følgjande revidering i tidlegare framlegg til regulativ.

1. Punkt 3.1 Kaivederlag, kommersielle anløp vert endra då det er nytta ein ukurant måte å berekne storleik på fartøy i hamneavgiftssamanheng. I tidlegare framlegg var det nytta ein berekningsmåte kalla G som er basert på fartøyet/den flytande innretninga si største lengde + største breidde multiplisert med kor djuptgåande fartøyet/den flytande innretninga er. Framlegget til endring går på at ein nyttar bruttotonn (BT) som grunnlag for avgiftsberekinga og at avgiftssatsane vert justerte slik at avgiftene vert på linje med andre kommunar det er naturleg å samanlikne seg med.
2. Punkt 6.5 Kontaktinformasjon vert teke ut av regulativet då dette vil framgå av andre dokument og kommunen si heimeside.

Sjå vedlagt revidert framlegg til «Prisar og vilkår for bruk av kommunale hamneanlegg i Herøy kommune».

Konklusjon:

Frå sentralt hald vert det påpeikt at kommunen må utnytte inntekspotensialet sitt. Innføring av hamneavgifter er ein måte å gjere det på. Målsetjinga med innføring av hamneavgifter er å få midlar til å vidareutvikle Herøy hamn. Både i form av tiltak i kommunen sitt sjøområde og på kaisida inkludert betre service til sjøfarande. Som alltid, ved innføring av nye avgifter/tenester, er det ei viss usikkerheit knytt til kva utgifter og inntekter ein kan pårekne. Her er mange variablar som kan gi utslag begge vegar og ein er såleis nøydd å gjere seg erfaringar og foreta naudsynte justeringar/tilpassingar av både drift og investeringar etter kvart.

Utfyllande saksopplysingar etter 2 gongs høyring:

Ved utgangen av høyringsfristen etter 2. gongs høyring var det kome inn to uttalar. Høyringsuttalane var frå

- Nordisk Legal Services
- NHO Sjøfart

Dei 2 organisasjonane gav også inn uttale ved 1. gongs høyring.

Kommentarar til uttalen frå Nordisk Legal Services(NLS):

NLS representerer Hurtigruten AS. Kommunen meiner at ein i høyringsdokumentet har dokumentert godt noko at ein har kostnader som kan dekkast inn ved innkrevjing av anløpsavgift. Ein kan sjølv sagt ha ulikt syn på kva som er godt nok, men for Herøy kommune er det også spørsmål om kva som er mogleg å dokumentere før ein i det heile teke har fått bygd opp ein organisasjon som kan ta seg av hamnedrifta. Her må ein skaffe seg erfaring og finne ut kva som er fornuftig nivå i forhold til skipstrafikken, og den servicegrad og investeringsnivå ein vil legge seg på. I saksdokumenta ved 2. gongs utlysing meiner ein å ha gjort god greie for kva ein tenkjer å nytte anløpsavgifta til og at ein vil følgje gjeldande lover og reglar knytt til innkrevjinga av slik avgift. Ein meiner også at det ved eige sjølvkostrekneskap er gjort god greie for at ein ikkje ser føre seg å nytte anløpsavgifta til kaiutbygging eller utdjuping ved eksisterande kaier. Kommunen tenkjer å gjere innkrevjinga rett frå starten av så ein ikkje må betale attende innkravde avgifter.

Frå kommunen si side kan ein ikkje sjå at det er grunnlag for at kommunen pliktar heilt eller delvis å fritta Hurtigruten for plikta til å betale anløpsavgift. Dette får ein evt. vurdere når ein har fått erfaring med kva kostnader ein har behov for å få dekt gjennom anløpsavgifta.

No er det imidlertid klart at revidering av hamneplanen ikkje vil vere ferdig handsama før tidlegast hausten 2017. Dette tilseier at ein tidlegast kan kome i gang med planlegging og gjennomføring av konkrete farvannsprosjekt i 2018. Med bakgrunn i dette vurderer ein at det ikkje er grunnlag for innkrevjing av anløpsavgift i den storleiksorden som det var lagt opp til ved 2. gong utlegging til offentleg ettersyn. Det vert vist til revidert matrise over kostnader i denne saksutgreiinga.

Med visning til kva navigasjonsinnretningar som finst i Herøy kommune sitt sjøområde vert dette å kome tilbake til i hamneplanen som er under revidering.

Merknaden vedkomande §5 i anløpsforskrifta vert ikkje imøtekommen. Berekning av at 60% av total anløpsavgift vil bli dekt av Hurtigruten vurderer ein å vere noko over halvparten og ikkje «nesten all». Det vert også vist til at det i revidert forslag til «Forskrift om anløpsavgift for Herøy Kommune» no vert lagt ei låg minsteavgift på alle fartøy uavhengig av fartøystorleik.

Kommentarar til uttalen frå NHO Sjøfart:

NHO Sjøfart sluttar seg til uttalen frå NLS som er kommentert ovanfor. Slik kommunen ser det er sakshandsaminga av avgiftsvedtaket gjort etter gjeldande regelverk og fullt ut forsvarleg. Ein kan ikkje sjå at kommunen, utan erfaring med

storleiken på både inntekter og utgifter innafor dei to sjølvkostområda, kan setje opp noko meir konkret budsjett enn slik det framgår av saksframlegget.

Kommunen subsidierer hamneområdet i dag og vi ønskjer sjølvkost i tråd med gjeldande regelverk. Hamneplanen er under revidering og tiltak må vurderast opp mot avgifter og behov for skipsfarta totalt sett i heile Herøy sitt hamneområde. Midlar frå anløpsavgifta skal sjølvstilt ikkje nyttast til tiltak på kaisida.

Vurderingar

Kommunen har i alle år subsidiert hamneområdet. Med den budsjettmessige situasjonen kommunen er inne i kan ikkje dette halde fram og kommunen må ta omsyn til dette. Målsetjinga med innføring av hamneavgifter (anløpsavgift og vederlag) er å unngå subsidiering og å imøtekome skipsfarta sine behov totalt sett i hamneområdet. Innkrevjing av avgifter og bruk av midlar må sjølvstilt vere i tråd med gjeldande lov og forskriftsverk. Dette må sikrast gjennom korrekte lovfesta sjølvkostrekneskap slik det er gjort greie for i saksframlegget.

I og med at det ikkje ligg føre konkrete vedtak om tiltak på navigasjonsinnretningar, investeringar og vedlikehald i farleia vert post 1 og 2 i sjølvkostbudsjettet for anløpsavgift nedanfor sett til kr. 0,-. Dei 2 tabellane nedanfor er omarbeidde i forhold til dette og det er i merknadsfelt på ulike postar skildra kva utgifter som ligg på dei ulike postane.

Sjølvkostbudsjett anløpsavgift, første heile driftsår:

Post	Tekst	Kr.	Merknad
1	Navigasjonsinnretningar, investering og vedlikehald i farleia	0	
2	Finans- og avskrivingskostnader knytt til investeringar i sjøområdet	0	
3	Kostnader forbunde med utøving av offentlig mynde etter hamne- og farvasslova	57 500	50% av vaktordning m.m.(Post. 4 i tabell nedanfor)
4	Relativ del av felleskostnader	353 205	50% av løn og utstyr/materiell(Post 2 og 3 i tabell nedanfor)
5	Inntekter - anløpsavgift	-410 705	
	Sum	0 *)	

*) Evt. overskot/underskot kan framførast til påfølgjande år. Overskot frå anløpsavgifta kan ikkje setjast i fond og i løpet av en periode på 3–5 år skal ikke inntektene overstige kostnadene for åra samla iflg. «Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift» § 7.

Sjølvkostbudsjett kaivederlag, første heile driftsår:

Post	Tekst	Kr.	Merknad
1	Renter, kapitalkostander/avskrivning eksisterande kaier/område	894 000	
2	Lønn (50% stilling) og drift	556 410	Sjå vedlagt rekneark
3	Utstyr og materiell	150 000	Transportmiddel og datautstyr m.m.
4	Vaktordning/beredskap(i kombinasjon med teknisk vakt)	115 000	Ulike kontrolloppgåver, beredskap m.m.
5	Inntekter – kaivederlag	-1 004 705	Med bakgrunn i oppsette «Prisar og vilkår for bruk av hamneanlegg i Herøy kommune».
6	Inntekt - Øvrige vederlag/gebyr (straum, vatn, ISPS, renovasjon)	-300 000	Med bakgrunn i oppsette «Prisar og vilkår for bruk av

			hamneanlegg i Herøy kommune».
7	Inntekt - Relativ del av felleskostnader og del av kostnad forbunde med utøving av off. mynde finansiert av anløpsavgifta	-410 705	
	Sum	0 *)	

*) Evt. overskot/underskot kan framførast til påfølgjande år. Overskot frå kaivederlag kan også setjast i fond.

Det er knytt noko usikkerheit til budsjetta ovanfor. Ein må såleis pårekne at tala må justerast etter kvart som ein får erfaring med hamnedrifta.

Med bakgrunn i dei justerte sjølvkostbudsjetta som er oppsette ovanfor vil den kun vere delar av kostnader forbunde med utøving av offentleg mynde etter hamne- og farvasslova og relativ del av felleskostnader som kan leggest på anløpsavgifta. Totalt kr. 410.705,- kroner. Med bakgrunn i eit totalt estimert antal anløp på 3550 gir dette ei gjennomsnittleg anløpsavgift på 115 kroner pr. anløp. Med ei så lita avgift vurderer ein det som mest formålstenleg å legge ei flat anløpsavgift pr. anløp uavhengig av bruttotonnasjen på fartøyet. Med bakgrunn i den usikkerheit som ligg i saka med omsyn til utgifter og inntekter vert ein flat sats på 120 kroner pr. anløp tilrådd. Sjå vedlagt revidert forslag til «Forskrift om anløpsavgift for Herøy kommune».

Med bakgrunn i saksutgreiinga, forslag til «Forskrift om anløpsavgift for Herøy Kommune», framlegg til «Prisar og vilkår for bruk av kommunale hamneanlegg i Herøy kommune» og «Vilkår for hamnetenester i Herøy kommune» og etter ei samla vurdering vil rådmannen tilrå at det vert gjort vedtak i samsvar med tilrådinga.

Konsekvensar for folkehelse:

Ingen.

Konsekvensar for beredskap:

Ingen.

Konsekvensar for drift:

Auka driftsoppgåver, men nedgang i netto driftsutgifter pga. at tenesta skal vere sjølvfinansierande.

Fosnavåg, 22.02.2017

Olaus-Jon Kopperstad
Rådmann

Jarl Martin Møller
Avd.leiar

Sakshandsamar: Jon Rune Våge



Utviklingsavdelinga

SAKSPROTOKOLL

Sakshandsamar:	JRV	Arkivsaknr:	2013/883
		Arkiv:	P30

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
93/16	Maritim og teknisk komite	13.12.2016

HAMNEFORVALTNING - FRAMLEGG TIL FORSKRIFTER OG REGULATIV MED SIKTE PÅ INNFORING AV HAMNEAVGIFTER I HERØY KOMMUNE - UTLEGGING TIL 2. GONGS OFFENTLEG HØYRING

Tilråding:

1. I medhald av Forvaltningslova § 37 og «Forskrift nr 2010-12-20-1762 Kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift» vert forslag til «Forskrift om anløpsavgift for Herøy Kommune» lagt ut til offentlig høyring.
2. I medhald av Forvaltningslova § 37 og lov 2001-04-17 nr. 19: Lov om havner og farvann (havne- og farvannslova) med tilhøyrande forskrifter vert framlegg til «Prisar og vilkår for bruk av kommunale hamneanlegg i Herøy kommune» og «Vilkår for hamnetenester i Herøy kommune» lagt ut til offentlig høyring.
3. Høyringsfristen vert sett til 6 - seks - veker.

Særutskrift:

- Utviklingsavdelinga, her
- Økonomiavdelinga, her

Møtebehandling:

Ingeniør/nestleiar ved utviklingsavdelinga Jon Rune Våge orienterte

Rådmannen si tilråding vart samrøystes vedteken.

Vedtak i Maritim og teknisk komite - 13.12.2016

1. I medhald av Forvaltningslova § 37 og «Forskrift nr 2010-12-20-1762 Kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift» vert forslag til «Forskrift om anløpsavgift for Herøy Kommune» lagt ut til offentleg høyring.
2. I medhald av Forvaltningslova § 37 og lov 2001-04-17 nr. 19: Lov om havner og farvann (havne- og farvannslova) med tilhøyrande forskrifter vert framlegg til «Prisar og vilkår for bruk av kommunale hamneanlegg i Herøy kommune» og «Vilkår for hamnetenester i Herøy kommune» lagt ut til offentleg høyring.
3. Høyringsfristen vert sett til 6 - seks - veker.

Vedlegg

1. MTK-sak 124/14 av 09.12.2014
2. MTK-sak 39/15 av 28.04.2015
3. Juridisk vurdering frå Advokatfirmaet Steenstrup Stordrange DA vedkomande sak om Innføring av brukarbetaling for hamnetenester i Herøy datert 28. juni 2015
4. Kopi av farledskart
5. FOR-2010-12-20-1762 Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift
6. Revidert framlegg til «Prisar og vilkår for bruk av kommunale hamneanlegg i Herøy kommune»

Bakgrunn

Maritim og teknisk komite vedtok i MTK-sak 124/14 den 09.12.2014 at. Sitat:

1. **I medhald av Forvaltningslova § 37 og «Forskrift nr 2010-12-20-1762 Kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift» vert forslag til «Forskrift om anløpsavgift for Herøy Kommune» lagt ut til offentlig høyring.**
2. **I medhald av Forvaltningslova § 37 og lov 2001-04-17 nr. 19: Lov om havner og farvann (havne- og farvannslova) med tilhøyrande forskrifter vert framlegg til «Prisar og vilkår for bruk av kommunale hamneanlegg i Herøy kommune» og «Vilkår for hamnetenester i Herøy kommune» lagt ut til offentlig høyring.**
3. **Høyringsfristen vert sett til 10 - ti - veker.** Sitat slutt.

Ein mottok 5 merknader i samband med høyringa. Ein del juridiske spørsmål som kom fram i merknadane vart drøfta i Maritim og teknisk komite i MTK-sak 39/15 den 28.04.2015 og det vart gjort følgjande samrøystes framlegg. Sitat:

1. **Maritim og teknisk komite tek saka til vitande**
2. **Maritim og teknisk komite ber om at saka vert lagt fram for realitetshandsaming så snart dei juridiske spørsmåla er avklara.** Sitat slutt.

Med bakgrunn i dette vedtaket fikk Advokatfirmaet Steenstrup Stordrange DA i oppdrag å vurdere dei juridiske spørsmåla i saka. Advokatfirmaet si vurdering låg føre 28. juni 2015. Av kapasitetsmessige årsaker har det ikkje vore mogleg å legge fram saka for realitetshandsaming før no.

Saksopplysningar/Vurderingar

Anleggs- og driftsavdelinga som det er vist til enkelte stadar i saksutgreiinga vart frå 01.01.2016 slått saman med Utviklingsavdelinga. Dette har ikkje noko praktiske konsekvensar for denne saka.

Merknader:

Ved utgangen av høyringsfristen hadde det kome 5 merknader til saka. Sjå vedlegg til MTK-sak 39/15. Ein har følgjande kommentarar til dei ulike merknadane:

1. Herøy Fiskarlag(HF)
Antal anløp ved dei ulike kaiene har vorte kvalitessikra så godt det let seg gjere. Det er likevel snakk om estimat og i det ligg det sjølvsagt ei uvisse om reelt antal anløp. Antal anløp kan også variere frå år til år alt etter utviklinga både innafor fiskerinæringa, industrien og andre marknader. Skal ein innføre hamneavgifter og få ei betre hamneforvaltning må ein ha ressursar til dette. Det vil sei at ein både må ha personalressursar og utstyr/materiell. Dette er ikkje noko som berre kan takast «langs med» alle andre oppgåver kommunen har. Ein må imidlertid legge opp til ein forsiktig start inntil ein får erfaring både med arbeidsmengde og inntekts-/utgiftsgrunnlag. Ei fastavgiftsordning berre for heimeflåten slik HF tek til orde for vil, slik ein vurderer det, ikkje vere i tråd med EØS/EU-retten som fastslår at rabattar og evt. fritak skal fastsetjast på ikkje diskriminerande grunnlag. Ei evt. fastavgiftsordning

må såleis t.d. knytast til alle fiskebåtar istf. berre båtar heimehøyrande i Herøy. Ein ser det imidlertid som lite ønskeleg ved innføringa å legge opp til rabattordningar som evt. reduserer inntektsgrunnlaget.

2. Egersund Herøy(EH)

M.a. Egersund Herøy betaler etter gammal avtale om lag 205.000 kroner/år eks.mva. (2016) for bruk av kommunale kaier på Mjølstadneset. I praksis er det berre EH som disponerer austre kai. Ein kjenner ikkje til at andre kommunar har tilsvarande avtale med firma. Ved innføring av hamneavgifter er det tenkt at dei gamle avtalane med ulike firma om bruk av kaiene på Mjølstadneset utgår og at det i staden vert betalt ordinær anløpsavgift og vedelag for bruk av kaiene. I henhold til forslag til regulativ skal det betalast vareavgift for alle varer som går over kommunal kai. Fritak for avgift pga skade eller annan nødtilstand er knytt til skade på fartøy og ikkje t.d. skade på reiskap.

3. NHO Sjøfart

Kommunen har ikkje til hensikt å nytte anløpsavgifta til andre formål enn det som framgår av lov og forskriftsverk. Det vil bli ført eige budsjett og sjølvkostrekneskap for anløpsavgifta. Likeeins vil det bli gjort for kaivederlag for bruk av kommunale kaier/areal.

4. Nordisk Legal Services(NLS)

Kommunen har ikkje til hensikt å nytte anløpsavgifta til andre formål enn det som framgår av lov og forskriftsverk. Det vil bli ført eige budsjett og sjølvkostrekneskap for anløpsavgifta. Likeeins vil det bli gjort for kaivederlag for bruk av kommunale kaier/areal.

5. Kystverket

Kommunen vil spesifisere nærare gjennom denne saksutgreiing og eit sjølvkostbudsjett kva kostnader kommunen tek sikte på å dekke gjennom anløpsavgifta. Sjølvkostbudsjettet vil danne grunnlag for etterkalkulasjon som kommunen skal foreta årleg i medhald av §7 i forskrift om kommunens berekning og innkrevjing av anløpsavgift.

Med bakgrunn i dei innkomne merknadane vil ein i denne saksutgreiing m.a. gjere nærare greie for budsjett inkludert investeringsbudsjett og sjølvkostrekneskap.

Juridisk vurdering:

I den juridiske vurderinga som er gjort av Advokatfirmaet Steenstrup Stordrange DA, sjå vedlegg, framgår det m.a. at

- Innhald og systematikk i utkast til lokal forskrift om anløpsavgift og prisar og vilkår for bruk av hamneanlegg er fullt ut juridisk tilfredsstillande.
- Før ein evt. endeleg vedtek/fastset anløps- og vederlagssatsane, bør det likevel takast ein kvalitetssikrande gjennomgang av estimata som ligg til grunn for desse. Særleg gjeld det grunnlag for anløpsavgiftssatsane. Den juridiske vurderinga inneheld også råd om vidare handsaming av saka.

Farlei og sjøområde:

Ansvar for farlei og sjøområde er delt mellom kommunen og Kystverket. Kystverket har ansvaret for hovud- og bi-lei slik det framgår av områdeavgrensingane i vedlagt farleikart. Øvrige leier i sjøområda har kommunen ansvaret for. Det er imidlertid slik at Kystverket likevel kan ha sett opp, driftar og vedlikeheld ein del sjømerke og lykter som ligg i kommunen sitt sjøområde.

Økonomi:

Kostnader relatert til avskrivning og kapitalkostnader i høve dei kommunale kaiene er for inneverande år som vist i tabellen nedanfor.

Objekt	Inngående bal. 2016	Avskrivning 2016	Restlån pr. 01.01.2017	Rente-kostnader 2016
Fiskerikai Fosnavåg	2.783.424,00	-131.321,00	2.652.103,00	55.660,00
Kaier Mjølstadneset	10.526.037,00	-496.255,00	10.029,812,00	210.520,00
Sum	13.309.461,00	-627.546,00	12.681.915,00	266.180,00

Sum kostnader renter + avskrivning 2016: **893.726,00**

Kostnaden vert pr. i dag belasta drifta, men er ikkje ført på tenesteområdet Hamn. Dvs. kostnaden går av kommunen sine ansvar vedkomande Avskrivning og Renter/Avdrag. Ved innføring av hamneavgifter føreset ein at kostnaden bli ført på tenesteområdet Hamn og må dekkast inn av inntekter frå kaivederlag.

Totalt antal anløp har vorte estimert til 3550. For anløpsavgifta sin del kan det her ligge ein viss feilmargin då anløpsavgift berre skal betalast ein gong pr. anløp. Ved gjentekne anløp innafor eit og same døgn skal avgifta ikkje betalast meir enn ein gong pr. døgn. Med bakgrunn i dette vurderer ein at estimatet på inntekt frå samla årleg anløpsavgift vert redusert frå 2.966.000 kroner til 2.500.000 kroner. Samla inntekt frå hamnedrifta blir då:

Post	Tekst	Sum
1	Anløpsavgift (estimat)	2.500.000,-
2	Kaivederlag (estimat)	926.000,-
3	Øvrige vederlag/gebyr (straum, vatn, ISPS, renovasjon m.m.)	300.000,-
	Totalt	3.726.000,-

Det er føresett at det vert ført ein sjølvkostrekneskap for hamneavgiftene. Sjølvkost vil sei at inntektene skal dekke utgiftene med ei teneste, og at midlane ikkje kan nyttast til andre formål. Midlar som ein tek inn frå anløpsavgifta og kaivederlag kan ikkje gå inn i same rekneskap. Det må såleis førast to sjølvkostrekneskap

- eit for anløpsavgifta
- eit for kaivederlag

I «Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift» § 3.(kostnader som dekkes av anløpsavgiften) står følgjande. Sitat:

«Anløpsavgiften skal bare dekke kommunens kostnader knyttet til sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde, samt utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i eller i medhold av havne- og farvannsloven. Dette kan være kostnader til navigasjonsinnretninger, investeringer og vedlikehold i farleden, fjerning av hindringer i farvannet, oppsynsfunksjoner, isbryting og fastsettelse og håndhevelse av ordensforskrifter.

Felleskostnader til administrasjon skal beregnes og fordeles slik at anløpsavgiften bare belastes med sin relative andel av felleskostnadene.

Avskrivning og renter regnes som kostnad. Avskrivninger beregnes ved å fordele investeringskostnaden jevnt over investeringsens levetid. Ved intern finansiering kan det beregnes kalkulatorisk rente begrenset oppad til effektiv rente på statsobligasjoner med tre års gjenstående løpetid tillagt ett prosentpoeng.

Kostnader som kan dekkes av saksbehandlingsgebyr etter havne- og farvannsloven § 6 eller gebyr for kontrolltiltak og tilsyn etter havne- og farvannsloven § 54, samt kostnader som refunderes av andre, skal holdes utenfor beregningsgrunnlaget.

Ved tvil avgjør Kystverket hvorvidt en kostnad kan dekkes av anløpsavgiften.» Sitat slutt.

Vidare står det i same forskrift §7 (etterkalkulasjon) følgjande. Sitat:

«Kommunen skal for hvert år foreta en etterkalkulasjon som viser inntekt fra anløpsavgiften og de kostnader som skal dekkes av anløpsavgiften. Ved utarbeidelsen av etterkalkylen skal føringen av kostnadene følge de samme prinsippene som ble benyttet ved beregning av anløpsavgiften for det enkelte år. Fordeling av kostnader skal være dokumentert og etterprøvbar.

Anløpsavgiften skal ikke gi økonomisk overskudd. Kommunen kan fremføre 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.» Sitat slutt.

Med bakgrunn i ovanstående, utarbeidde regulativ og tal på anløp har ein utarbeidd følgjande sjølvkostbudsjett:

Sjølvkostbudsjett anløpsavgift, første heile driftsår:

Post	Tekst	Kr.	Merknad
1	Navigasjonsinnretningar, investering og vedlikehald i farleia	2 067 000	Tiltak iflg. gjeldande Hamneplan. Handlingsdel vert revidert 2017.
2	Finans- og avskrivingskostnader knytt til investeringar i sjøområdet	100 000	
3	Kostnader forbunde med utøving av offentlig mynde etter hamne- og farvasslova	58 000	50% av vaktordning m.m.
4	Relativ del av felleskostnader	275 000	50% av løn og utstyr/materiell
5	Inntekter - anløpsavgift	-2 500 000	
	Sum	0 *)	

*) Evt. overskot/underskot kan framførast til påfølgjande år. Overskot frå anløpsavgifta kan ikkje setjast i fond og i løpet av en periode på 3–5 år skal ikke inntektene overstige kostnadene for åra samla iflg. «Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift» § 7.

Sjølvkostbudsjett kaivederlag, første heile driftsår:

Post	Tekst	Kr.	Merknad
1	Renter, kapitalkostander/avskrivning eksisterande kai/område	894 000	
2	Lønn (50% stilling) og drift	400 000	
3	Utstyr og materiell	150 000	
4	Vaktordning/beredskap(i kombinasjon med teknisk vakt)	115 000	
5	Inntekter – kaivederlag	-926 000	
6	Inntekt - Øvrige vederlag/gebyr (straum, vatn, ISPS, renovasjon)	-300 000	
7	Inntekt - Relativ del av felleskostnader og del av kostnad forbunde med utøving av off. mynde finansiert av anløpsavgifta	-333 000	
	Sum	0 *)	

*) Evt. overskot/underskot kan framførast til påfølgjande år. Overskot frå Kaivederlag kan også setjast i fond.

Det er knytt rimeleg stor usikkerheit til budsjetta ovanfor. Ein må såleis pårekne at tala må justerast etter kvart som ein får erfaring med hamnedrifta.

Investeringar:

Kostnader knytt til investeringar skal førast der dei høyrer heime. Dvs. at kostnader knytt til prosjekt i farlei/kommunen sitt sjøområde skal førast på rekneskap for anløpsavgifta, medan kostnader knytt til prosjekt vedkomande kaier med tilhøyrande landareal m.m. skal førast på rekneskapen for kaivederlag.

I hamneplanen vedteken i 2001 vart det vedteke ei prioritering av hamnetiltak. Sjå vedlegg nr. 6 i MTK-sak 124/14. I det alt vesentlege er desse tiltaka knytt til farlei i kommunen sitt sjøområde og kan såleis finansierast av anløpsavgifta. Ved oppjustering etter konsumprisindeksen av estimata som var gjorde i 2001 dreiar dette seg om investeringar i ein storleiksorden på vel 40 mill. kroner.

Det må gjerast ei nærare prioritering av investeringstiltak som vert tilpassa inntektene frå dei samla hamneavgiftene. Ein ser føre seg at dette vert gjort i eiga politisk sak.

Antal anløp:

Det har vorte stilt spørsmål ved totalt antal anløp som er estimert til 3550. Talet er sjølvstykkt usikkert og vil kunne variere frå år til år. Estimatet har framkome ved ei blanding av spesifikke registreringar, opplysningar frå bedrifter og skjønsmessige anslag. Ein vurderer at anslaga er kvalitetssikra så langt det let seg gjere og er gode nok som grunnlag for oppsetjing av budsjett for anløpsavgifter og hamnevederlag første driftsår.

Revidering av framlegg til «Prisar og vilkår for bruk av kommunale hamneanlegg i Herøy kommune»:

Etter nærare vurdering vil ein føreslå å gjere følgjande revidering i tidlegare framlegg til regulativ.

1. Punkt 3.1 Kaivederlag, kommersielle anløp vert endra då det er nytta ein ukurant måte å berekne storleik på fartøy i hamneavgiftssamanheng. I tidlegare framlegg var det nytta ein berekningsmåte kalla G som er basert på fartøyet/den flytande innretninga si største lengde + største breidde multiplisert med kor djuptgåande fartøyet/den flytande innretninga er. Framlegget til endring går på at ein nyttar bruttotonn (BT) som grunnlag for avgiftsberekinga og at avgiftssatsane vert justerte slik at avgiftene vert på linje med andre kommunar det er naturleg å samanlikne seg med.
2. Punkt 6.5 Kontaktinformasjon vert teke ut av regulativet då dette vil framgå av andre dokument og kommunen si heimeside.

Sjå vedlagt revidert framlegg til «Prisar og vilkår for bruk av kommunale hamneanlegg i Herøy kommune».

Konklusjon:

Frå sentralt hald vert det påpeikt at kommunen må utnytte inntekspotensialet sitt. Innføring av hamneavgifter er ein måte å gjere det på. Målsetjinga med innføring av hamneavgifter er å få midlar til å vidareutvikle Herøy hamn. Både i form av tiltak i kommunen sitt sjøområde og på kaisida inkludert betre service til sjøfarande. Som alltid, ved innføring av nye avgifter/tenester, er det ei viss usikkerheit knytt til kva utgifter og inntekter ein kan pårekne. Her er mange variablar som kan gi utslag begge vegar og ein er såleis nøydd å gjere seg erfaringar og foreta naudsynte justeringar/tilpassingar av både drift og investeringar etter kvart.

Med bakgrunn i saksutgreiinga med vedlegg og etter ei samla vurdering vil rådmannen tilrå at saka vert lagt til 2. gongs høyring.

Konsekvensar for folkehelse:

Ingen.

Konsekvensar for beredskap:

Ingen.

Konsekvensar for drift:

Det er ved innføring av hamneavgifter føresett at tenesta skal baserast på sjølvkost og skal såleis ikkje føre til auka netto driftsutgifter for kommunen.

Fosnavåg, 28.11.2016

Olaus-Jon Kopperstad
Rådmann

Jarl Martin Møller
Avd.leiar

Sakshandsamar: Jon Rune Våge



HERØY KOMMUNE

Anlegg- og driftsavdelinga

SAKSPROTOKOLL

Sakshandsamar:	JRG	Arkivsaknr:	2013/883
		Arkiv:	P30

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
124/14	Maritim og teknisk komite	09.12.2014

HAMNEFORVALTNING - FRAMLEGG TIL FORSKRIFTER OG REGULATIV MED SIKTE PÅ INNFØRING AV HAMNEAVGIFTER I HERØY KOMMUNE

Tilråding frå rådmannen:

1. I medhald av Forvaltningslova § 37 og «Forskrift nr 2010-12-20-1762 Kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift» vert forslag til «Forskrift om anløpsavgift for Herøy Kommune» lagt ut til offentlig høyring.
2. I medhald av Forvaltningslova § 37 og lov 2001-04-17 nr. 19: Lov om havner og farvann (havne- og farvannslova) med tilhøyrande forskrifter vert framlegg til «Prisar og vilkår for bruk av kommunale hamneanlegg i Herøy kommune» og «Vilkår for hamnetenester i Herøy kommune» lagt ut til offentleg høyring.
3. Høyringsfristen vert sett til 8 –åtte- veker.

Møtebehandling:

Jon Rune Våge og Jan Reidar Gjerde frå anlegg- og driftsavdelinga møtte.

Framlegg frå Idar Tarberg (H) om å endre høyringsfristen til 10 veker.

Rådmannen si tilråding med framlegget frå Idar Tarberg (H) vart samrøystes vedteke.

Vedtak i Maritim og teknisk komite - 09.12.2014

1. I medhald av Forvaltningslova § 37 og «Forskrift nr 2010-12-20-1762 Kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift» vert forslag til «Forskrift om anløpsavgift for Herøy Kommune» lagt ut til offentlig høyring.
2. I medhald av Forvaltningslova § 37 og lov 2001-04-17 nr. 19: Lov om havner og farvann (havne- og farvannslova) med tilhøyrande forskrifter vert framlegg til «Prisar og vilkår for bruk av kommunale hamneanlegg i Herøy kommune» og «Vilkår for hamnetenester i Herøy kommune» lagt ut til offentleg høyring.
3. Høyringsfristen vert sett til 10 - ti - veker.

Særutskrift: Anlegg og driftsavdelinga, her
Økonomiavdelinga, her

Vedlegg:

1. Framlegg til forskrift om anløpsavgift for Herøy kommune
2. Framlegg til prisar og vilkår for bruk av kommunale hamneanlegg i Herøy kommune
3. Framlegg til «Vilkår for hamnetenester i Herøy kommune»
4. Kopi av M/H-sak 8/09
5. Samanlikning av hamneavgifter
6. Prioriteringsliste av utbygging/utbetring av hamneanlegg i Hamneplan for Herøy – kommunedelplan for fiskerihamner m.v. – vedteken i K-sak 75/01 den 04.09.2001

BAKGRUNN FOR SAKA

Frå sentralt hald vert det påpeikt at kommunane må utnytte inntekspotensialet sitt. I hamne og farvannslova er det hjemla at kommunen kan krevje inn hamneavgifter til finansiering av utgifter til investering, drift- og vedlikehald av farleier og offentlege hamneanlegg. Herøy kommune er ei av eit fåtal kystkommunar som ikkje har innført hamneavgifter.

I m.a. hamne og farvannslova og forureiningslova med tilhøyrande forskrifter er det lovbestemt ulike krav som kommunen skal oppfylle og som har ein kostnad. Til no har slike kostnader vorte finansiert ved bruk av frie midlar, inntekter frå nokre bedrifter på Mjølstadneset industriområde samt inntekter frå levering av straum og vatn. Pga. avgrensa ressursar har det ikkje vore mogleg å ha ei lovmessig tilfredsstillande drift og vedlikehald av hamneanlegga eller å gjennomføre investeringar innan hamnekapitlet.

Sak om hamneavgifter i Herøy kommune var sist oppe til politisk handsaming i 2001. Det vart då vedteke at saka skulle utsettast. I M/H-sak 8/09 vedtok Maritimt utval/hamnestyret å starte oppatt arbeidet med sikte på innføring av hamneavgifter. Oppstart av arbeidet vart annonsert med høyringsfrist. Det er ikkje registrert merknader til saka. Av ulike årsaker har saka ikkje vore aktuell å legge fram før no.

Etter at kommunen sist hadde oppe politisk sak om hamneavgifter har det kome ny hamne og farvannslov. I den nye lova er det gjort vesentlege endringar med omsyn til innkreving av hamneavgifter. Endringane inneber at det kun er anløpsavgift som er lovbestemt, medan andre tenester kan innkrevjast som vederlag.

Ny sak om hamneavgifter vert med dette lagt fram med bakgrunn i den nye hamne og farvannslova.

SAKSOPPLYSNINGAR:

Rett til innkreving av hamneavgift (anløpsavgift) er fastsett i henhald til lov 2001-04-17 nr. 19: Lov om havner og farvann (havne- og farvannslova) med tilhøyrande forskrifter. I tillegg til anløpsavgifta som er ei lovregulert avgift, kan ein krevje inn gebyr/vederlag for bruk av hamna sin infrastruktur og levering/sal av tenester til skip som anløper hamna.

Anløpsavgift

Anløpsavgift kan krevjast inn av fartøy over 15m, og er betaling for bruk av farleia i kommunen sitt sjøområde. Avgifta skal dekke kommunen sine kostnader knytt til tilrettelegging for sikkerheit og framkommelegheit i eige sjøområde. I tillegg kan avgifta nyttast til kostnader ein har ved utøving av offentleg mynde og t.d. navigasjonsinnretningar, investeringar og vedlikehald i farlei, fjerning av hindringar i farvatnet, oppsynsfunksjonar, isbryting, fastsetting og handheving av ordensforskrifter.

Storleiken på anløpsavgifta vil variere frå kommune til kommune og vil m.a. vere relatert til investeringsnivået, tilhøva i sjøområdet, antal hamner og trafikkgrunnlag m.v. Avgifta skal vere tilpassa kapitalbehovet og skal følgje sjølvkostprinsippet. Reglane tilseier at det må førast eitt sjølvkostrekneskap for anløpsavgifta og eitt for øvrige inntekter frå hamnedrifta.

Anløpsavgift skal betalast ved anløp til både private og offentlege kaier. Ein del fartøy er fritakne for anløpsavgift. Desse er nemnde under pkt. 2.3 i vedlegg nr. 1 «Forskrift om anløpsavgift for Herøy kommune».

I henhald til bestemmelsane i «Forskrift nr 2010-12-20-1762 Kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift» om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift kan kommunane i sin forskrift fastsette rabattordningar. Kommunen står også fritt til å unnta dei fartøy ein ønskjer frå plikta til å betale anløpsavgift. Det er imidlertid ein føresetnad at rabattar og eventuelle fritak frå anløpsavgift vert fastsett på ikkje diskriminerande grunnlag, og i tråd med EU/EØS-retten.

Avgiftsgrunnlag og prisar for anløpsavgift med tilhøyrande vilkår framgår av vedlegg 1 «Forskrift om anløpsavgift for Herøy Kommune».

Vederlag

Alle fartøy eller flytande innretningar som fortøyer til kommunale kaier skal betale vederlag. Vederlaga er i forslag til satsar inndelte i kaivederlag og varevederlag.

Kaivederlag er betaling for bruk av kaier og midlane ein får inn her er øyremerka vedlikehald/bygging av kaianlegg. For Herøy kommune kan kaivederlag krevjast for bruk av indre almenningsskai (fiskerikaia) i Fosnavåg og kaiene på Mjølstadneset.

Varevederlag gjeld for alle varer som vert frakta med skip over Mjølstadneset hamneterminal og indre almenningsskai i Fosnavåg og er betaling for bruk av offentlege kaier og areal m.m

Gebyr

Gebyr skal finansiere innkjøp, tenester og andre forhold som gebyret måtte gjelde. Kommunen er lovpålagt å ha ei renovasjonsordning. Andre tenester er ikkje lovpålagde.

Følgjande gebyr er tenkt gjort gjeldande:

- Sikkerheitsgebyr – gjeld klargjering, kontroll, sikkerheit og bruk av terminaler som har ISPS-sertifisering (ISPS-gebyr).
- Avfallsgebyr – gjeld skip som legg til offentleg kai. Gebyret gjeld for dei renovasjonstenestene som kommunen stiller til disposisjon etter nærmare reglar.

- Sakshandsamingsgebyr – gjeld handsaming av søknad om løyve eller godkjenning av innretningar eller aktivitetar i medhald av havne- og farvannslova.

Sal av varer og tenester

Sal av varer og tenester m.m. gjeld varer og tenester som kommunen tilbyr til skipsfarta og andre hamnebrukarar. Det dreier seg i dag i hovudsak om sal av ferskvatn og levering av straum. Vilkår og prising framgår av pkt. 4.1 og pkt. 4.2 i vedlegg nr. 2. Andre tenester som parkeringsgebyr, utleige av lagerareal og anna kan kome i tillegg.

Avgiftsgrunnlag og prisar med tilhøyrande vilkår m.v. for vederlag, gebyr og sal av varer og tenester framgår av vedlegg nr. 2 «Prisar og vilkår for bruk av kommunale hamneanlegg i Herøy».

Samla hamnekapital

Anløpsavgift, vederlag, gebyr og sal av varer og tenester gir ein samla **hamnekapital**. Hamnekapitalen kan ikkje nyttast til andre formål enn det som er fastsett i hamne og farvannslova. Vidare skal hamnekapitalen vere skilt rekneskapsmessig frå anna kommunal verksemd. Det skal først ein sjølvkostrekneskap der evt. overskot skal setjast i fond.

Kommunen må ved innføring av hamneavgifter ha ei viss formeining om kva midlane skal brukast til.

Gjeldande hamneplan

I gjeldande hamneplan for Herøy, «Kommunedelplan for fiskerihamner m.v.», vedteken i K-sak 75/01 den 04.09.2001 er det under pkt. 8 «Handlingsprogram» oppsett prioritert liste over utbyggings- og utbetringstiltak knytta til dei ulike hamneanlegga i kommunen (jfr. vedlegg nr 6). Kostnadene med dei prioriterte tiltaka var etter kroneverdien i 2001 estimert til 36,6 mill. Dei omtalte tiltaka gjeld alle utbetring av sikkerheit og framkommelegheit i kommunen sitt sjøområde, noko anløpsavgifta i hald av havne- og farvannslova er øyremerkta til. Det er berre punkt 1 av dei omtalte tiltaka på prioriteringslista som så langt er utført. Det er uvisst om behov og prioriteringar er likeeins i dag.

Organisering

Ved innføring av hamneavgifter vil det vere nødvendig å sjå nærare på korleis hamneforvaltninga bør organiserast. I dag er hamneforvaltninga lagt til Anleggs- og driftsavdelinga under tenesteområdet Hamn. Med bakgrunn i ressursmangel har berre det aller mest prekære av drift og vedlikehald vorte prioritert. Fleire kaier har manglar i forhold til gjeldande lovverk. Nokre tenester vert innkjøpt i tilknytning til m.a. handtering av ISPS-fartøy som skal anløpe Mjølstadneset. M.a. lovpålagt logg over anløp og tryggingstiltak. I Herøy kommune er det 12 offentlege kaier. Av dette er det 4 reine kommunale kaier og 8 statlege allmenningkaier.

Det er vanskeleg å seie noko om korleis organiseringa bør vere før ein får erfaring med kor store inntektene/utgiftene blir og kor resurskrevjande hamneforvaltninga vil bli ved innføring av hamneavgifter. Nokre tenester kan ein kjøpe t.d. frå Ålesundsregionens havnevesen. Det vil imidlertid til ei viss grad vere behov for personell fysisk til stades lokalt for å kunne følgje med og registrere aktiviteten og yte service i hamneområda.

Økonomi

Innføring av hamneavgifter vil kunne tilføre kommunen økonomiske ressursar som vil gje mulegheit for investeringar, betre drifting og vedlikehald av hamner og farleid i kommunen sitt sjøområde.

Dei årlege budsjettløyvingane ein i dag har til vedlikehald og drift av hamner, vert finansiert ved bruk av inntekter frå nokre av bedriftene på Mjølstadneset basert på eigne tidlegare inngåtte avtaler og sal av varer og tenester. Dette utgjer om lag 430.000 kroner pr. år. Løyvingane/inntektene har stort sett gått med til å dekke utgifter til straum og renovasjon forutan mindre reparasjonar av m.a. kaifrontlister og fending. Ein ser føre seg at bidraget frå bedriftene på Mjølstadneset går ut og at alle inntekter vert basert på hamneavgifter iflg. hamne og farvannslova.

På grunnlag av opplysningar frå ulike firma/kaieigarar og eigne registreringar vil årlege anløp til hamner i Herøy fordele seg om lag slik:

Kai / Bedrift	Anløp pr. år
Fosnavåg Pelagic AS	150
Fosnavåg Notbøteri AS	100
Fosnavåg Is og Oljeservice AS	100
Fosnavåg fiskerikai / ytre almenningskai	250
Torvik inkl. hurtigruta	750
Mjølstadneset	800
Marine Harvest, Eggesbønes	400
Andre kaier samla	1000
Totalt	3550

Antall anløp indikerer at det her er eit inntekspotensiale.

Hurtigruta starta opp i 1893 og gikk då frå Trondheim til Hammerfest. Frå 1914 har ruta vore Bergen – Kirkenes. Hurtigruta fikk alt frå starten statsstøtte med 70.000 kroner og denne er i 2014 på 763 mill. kroner. Statsstøtta er m.a. gitt med bakgrunn i 34 anløpsstadar der Torvik i Herøy kommune er ein av dei. Formålet med tilskotet til Hurtigruta har vore å gi befolkninga på kyststrekninga mellom Bergen og Kirkenes eit tilfredsstillande transporttilbod gjennom daglege og heilårlege seglingar.

Hamneavgiftene var for selskapet i 2013 på totalt 92 millionar kroner. Med 34 anløpsstadar og 2 anløp i døgnet 365 dagar i året gir dette totalt 24820 anløp pr. år. Dette gir ein snittkostnad på om lag 3.700 kroner pr. anløp. Hurtigruta står for om lag 1/5-del av totalt berekna antal anløp i Herøy. Hurtigruta sine anløp i Herøy går i dag til privateigd kai i Torvik. Ved innføring av hamneavgifter vil kommunen såleis kun ha heimel til å ilegge Hurtigruta anløpsavgift.

Hamneavgiftene for Hurtigruta varierer veldig alt etter anløpsstad. I fleire av hamnene vert det for Hurtigruta operert med eigne rabatterte satsar i høve til den øvrige skipstrafikken i respektive hamner.

Kommunen har som før nemnt høve til å fastsette rabattordningar og frita dei fartøy ein ønskjer frå å betale anløpsavgift. Vilåret er at rabattar og fritak vert fastsett på ikkje diskriminerande grunnlag og i tråd med EU/EØS-retten.

Kostnader relatert til avskrivning og kapitalkostnader i høve dei kommunale kaiene er for inneverande år slik som vist i nedanforståande tabell.

Objekt	Inngående bal. 2014	Avskrivning 2014	Restlån	Renter kap.kostn.
Fiskerikai Fosnavåg	3.046.066,-	-131.321,-	2.914.745,-	64.124,39
Kaier Mjølstadneset	11.518.487,50	-496.255,-	11.022.262,50	242.489,78
Sum	14.564.553,50	-627.546,-	13.937.007,50	306.614,17

Sum kostnader renter + avskrivning 2014: **934.160,17**

Kostnaden vert belasta drifta, men er ikkje ført på tenesteområdet Hamn. Dvs. kostnaden går av kommunen sine ansvar vedkomande Avskrivning og Renter/Avdrag.

Utfrå framlegg til prising som ligg som vedlegg til saka, finn ein å kunne estimere eit grovt budsjett for hamnedrifta ved ei evt. innføring av hamneavgifter.

Inntekter

Post	Tekst	Sum
1	Anløpsavgift (estimat)	2.966.000,-*)
2	Kaivederlag (estimat)	725.000,-
3	Øvrige vederlag/gebyr (straum, vatn, ISPS, renovasjon m.v)	200.000,-
	Totalt	3.891.000,-

*) Av dette utgjør inntekt frå Hurtigruta om lag 1,4 mill. kroner.

Utgifter

Post	Tekst	Sum
1	Renter, kapitalkostnader/ avskrivning, eksisterande kaier	934.160,-
2	Lønn(50% still.) og drift	400.000,-
3	Utstyr og materiell	150.000,-
4	Vaktordning/beredskap (i kombinasjon med teknisk vakt)	180.000,-
5	Vedlikehald, investering og evt. til fond	2.226.840,-
	Totalt	3.891.000,-

Det ligg i sakas natur at det er ei viss usikkerheit med omsyn til kva ein kan rekne med av inntekter og utgifter. Ein har såleis prøvd å vere nøktern i oppsettet av desse tala/estimata.

VURDERINGAR

Dersom kommunen sine hamneanlegg ikkje skal forfalle vidare, vil ein vere nøydd til å auke vedlikehaldet vesentleg i dei komande åra. Kommunen sin økonomi tilseier at det er små moglegheiter for å prioritere dette utan at det vert innført hamneavgifter. Det same gjeld i forhold til evt. investeringar på hamnesida.

Registrering av anløp må gjerast elektronisk slik at ein ikkje treng personell til dette. Det finst datasystem som kan nyttast til dette formålet. Kjøp av system inneber ein årleg kostnad/lisens på om lag kr 55.000,-. I tillegg vil det kome til ein del oppstartkostnader. Systemet krev m.a. at alle kommunen sine hamner må innleggast på kart der plassering og utstrekning er klart definert.

Kjøp av tenester

Tenester som kan kjøpast er:

- Registrering av anløp
- Ekspedisjon av fartøy, evt. ISPS-fartøy
- Registrering av vare og tenesteleveranser
- Fakturering

Fakturering må gjerast manuelt då det ikkje finst noko automatisk system kopla opp mot anløpsregistreringssystemet. I tillegg må evt. sal av varer og tenester også leggast inn på fakturaene. Det synest difor mest rasjonelt å foreta fakturering sjølv.

Ved rabatt på anløpsavgifta t.d. til passasjerfartøy som også fører gods vil ein, slik ein vurderer det, måtte gi same rabatt også til reine passasjerfartøy og reine godsfartøy. Dette for ikkje å kome i konflikt med EU/EØS retten sine bestemmelsar om at rabattar og eventuelle fritak frå anløpsavgift vert fastsett på ikkje diskriminerande grunnlag.

Organisering - mannskap

Utfrå dagens situasjon ser ein det som mest formålstenleg at ei framtidig hamneforvaltning vert lagt til Anlegg og driftsavdelinga og at avdelinga får tilført nødvendig personell/ressursar til forvaltning og drift.

I tillegg til vedlikehald av kommunale kaiar utfører kommunen også ei viss drift og vedlikehald av dei statlege allmenningsskaiene. M.a. i form av lysanlegg på tilkomstvegar og moloar samt utbetring av fendring, kaifrontlister m.m. På enkelte av desse kaiene har kommunen også lagt til rette for straumuttak og levering av avfall.

Med bakgrunn i ovanståande vil ein føreslå at det ikkje vert gjort endring i dagens organisering, men at Anleggs- og driftsavdelinga vert tilført naudsynte ressursar til å utføre tenesta på forsvarleg vis.

Det har i media den seinare tid vore skrive om usemje mellom Hurtigruta og ulike hamner vedkomande hamneavgifter. Så vidt ein kan sjå dreiar dette seg om ulike forhold som m.a. krav om passasjeravgift for passasjerar som ikkje går i land og at det ikkje kan leggast fram tilfredsstillande sjølvkostrekneskap over kva hamneavgiftene vert brukt til.

Slik rådmannen ser det bør kommunen i utgangspunktet krevje same avgiftssatsar frå Hurtigruta som frå andre fartøy. Skal Hurtigruta ha ein rabattert pris, bør dette vere med bakgrunn i grunngitt søknad frå rederiet. Ein rabattert pris ser ein som ei subsidiering av Hurtigruta.

I medhald av ovannemnde og etter samla vurdering finn ein å gi slik tilråding til vedtak:

1. I medhald av forvaltningslova § 37 og «Forskrift nr. 20-12-20-1762 Kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift» vert forslag til «Forskrift om anløpsavgift for Herøy kommune» lagt ut til offentleg høyring.
2. I medhald av Forvaltningslova § 37 og lov 2001-014-17 nr. 19: Lov om havner og farvann (havne- og farvannslova) med tilhøyrande forskrifter vert framlegg til «Prisar og vilkår for bruk av kommunale hamneanlegg i Herøy kommune» og «Vilkår for hamnetenester i Herøy kommune» lagt ut til offentleg høyring.
3. Høyringsfristen vert sett til 8 – åtte- veker.

Fosnavåg, 01.12.2014

Erlend Krumsvik
Rådmann

Jon Rune Våge
Avd.leiar

Sakshandsamar: Jan Reidar Gjerde

FORSKRIFT OM ANLØPSAVGIFT FOR HERØY KOMMUNE

1. Innleiing

1.1 Heimel

Anløpsavgift er fastsett i henhold til lov 2009-04-17 nr. 19: Lov om havner og farvann (Havne- og farvannslova 2009) § 25 med tilhørende forskrifter.

1.2 Sjøområdet og avgiftdekning

Herøy kommune sitt sjøområde omfattar sjøområdet innanfor kommunen sine grenser.

Anløpsavgift vert ilagt fartøy og er fartøyet si betaling for bruk av farvatn, sjøareal, innretningar og tiltak som vil kunne medverke til å lette fartøyet sin ferdsel i kommunen sitt sjøområde.

1.2 Iverksetting

Forskrift om anløpsavgift for Herøy kommune XXXXXXXXXXXXXXX

2. Anløpsavgift

2.1 Beregningsgrunnlag

Anløpsavgift vert beregna etter fartøyet sin bruttotonnasje (BT) i henhold til Den internasjonale konvensjon om måling av fartøy av 23.juni 1969. For fartøy som ikkje er målt eller har gyldig målebrev, fastset Herøy kommune fartøyet sin tonnasje etter skjønn.

Anløpsavgift skal betalast ein gong pr. anløp. Ved gjentekne anløp innanfor eit og same døgn skal avgifta ikkje betalast meir enn ein gong pr. døgn.

Alle oppgjevne satsar er eksklusiv meirverdiavgift.

2.2 Regulativ for anløpsavgift

Alle fartøy, med unntak som nemnde i pkt. 2.3., betaler anløpsavgift etter følgjande sats:

BT	AKK. BT	SATS PR: BT	SUM	AKK. SUM
Dei første 300 BT	300 BT	kr 0,30	90,-	90,-
Dei neste 300 BT	600 BT	kr 0,30	90,-	180,-
Dei neste 600 BT	1.200 BT	kr 0,29	174,-	354,-
Dei neste 800 BT	2.000 BT	kr 0,29	232,-	586,-
Dei neste 1.000 BT	3.000 BT	kr 0,17	170,-	756,-
Dei neste 2.000 BT	5.000 BT	kr 0,17	340,-	1.096,-
Dei neste 5.000 BT	10.000 BT	kr 0,17	850,-	1946,-
Dei neste 10.000 BT	20.000 BT	kr 0,15	1.500,-	3.446,-
Alt over 20.000 BT		kr 0,15		

Minsteavgift: Kr. 150,- pr. anløp.

Utan om fritak frå anløpsavgift under pkt. 2,3 vert det ikkje gitt rabatt uansett ruteområde, fartøytype eller heimehamn.

2.3 Fritak for anløpsavgift

Følgjande fartøy er fritekne for anløpsavgift:

- Fartøy som passerer sjøområdet utan å anløpe kommunal eller privateigd kai
- Fartøy som anløper hamn på grunn av skade eller nødstilstand og fartøyet ikkje lastar eller lossar
- Bergingsfartøy og isbrytarar under utføring av berging og isbryting
- Orlogsfartøy, så vel norske som utanlandske
- Kystverket sine fartøy i samband med arbeid i farvatnet
- Fartøy tilhøyrande Redningsselskapet (redningsskøytene)
- Fartøy med største lengde under 15 meter

3. Opplysningsplikt, ansvarstilhøve m.m

3.1 Opplysningsplikt

Herøy kommune kan krevje dokumentasjon for å kunne oppfylle offentlege krav til statistikk eller for å kunne kontrollere beregning av kommunen sine krav i medhald av denne forskrifta. Hamnebrukarar og private kaieigarar pliktar å gi Herøy kommune dei opplysningane som er nødvendige for å beregne og innkreve anløpsavgifta.

3.2 Ansvarsforhold og straffeansvar

Reiar er ansvarleg for betaling av anløpsavgifta.

Skuldig anløpsavgift er tvangsgrunnlag for utlegg. Ved for sein betaling av anløpsavgift tilkjem renter etter lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved for sein betaling m.m.

Krav som Herøy kommune har mot reiar, har panterett i skipet etter reglane om sjøpantrett i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjølova).

Unndraging av avgiftsbetaling medfører straffeansvar.

PRISAR OG VILKÅR FOR BRUK AV HAMNEANLEGG I HERØY KOMMUNE

1. Orientering om prissystemet

1.1 Sikkerheitsgebyr og avfallsgebyr

Når skip med sikringssertifikat (ISSC) nyttar Mjølstadneset Hamneterminal skal det betalast sikkerheitsgebyr (ISPS-gebyr).

Skip som anløper Mjølstadneset Hamneterminal og almenningsskaiene i Fosnavåg (indre og ytre almenningsskai) skal betale avfallsvederlag (skipsrenovasjon). Sjå pkt. 2 for oversikt over satsar.

1.2 Bruk av hamna sin infrastruktur

Vederlag for infrastruktur er betaling for bruk av kai, kaiareal og anna som tilhøyrer Herøy kommune. Følgjande priskategoriar inngår i denne gruppa:

- Kaivederlag – Betaling for bruk av kaier (sjå pkt. 3.1.)
- Varevederlag – Betaling for bruk av kaiareal for lasting og lossing samt mellomlagring av gods før lasting/ etterlossing (sjå pkt. 3.2.)

1.3 Sal av vare og tenester

Herøy kommune tilbyr diverse varer og tenester til skipsfarta og andre hamnebrukarar, sjå pkt. 4.

1.4 Sakshandsamingsgebyr

I henhold til Lov om havner og farvann nr. 19 §§ 6 og 54, med tilhøyrande forskrifter er det gitt adgang til å innkreve sakshandsamingsgebyr.

Til dekning av Herøy kommune sine nødvendige kostnader i samband med handsaming av søknader om løyve etter Lov om havner og farvann § 27 og forskrifter gitt i medhald av lova, skal tiltakshavar betale gebyr.

Gebyra skal betalast før sakshandsaminga startar. Sakshandsaminga vil ta til når innbetaling av gebyr er registrert.

Innbetalt saksbehandlingsgebyr vil ikkje bli refundert ved avslag på søknad.

Gebyrsatsar sjå pkt. 5

2. Sikkerheitsgebyr og avfallgebyr

Gjeldande ISPS- og avfallsgebyr (skipsrenovasjon) i Herøy kommune, eks. mva:

- ISPS-gebyr: Kr. 200,- pr. anløp
- Avfallsgebyr: Kr. 300,- pr. anløp. Farleg avfall, kloakk og lasterestar må handterast av godkjend renovatør som vert bestilt og fakturert i kvart enkelt tilfelle.

3. Bruk av Mjølstadneset Hamneterminal og Indre allmenningskai Fosnavåg

Alle prisar er ekskl. mva.

3.1 Kaivederlag, kommersielle anløp

Alle fartøy eller flytande innretningar som fortøyer ved Mjølstadneset Hamneterminal og Indre allmenningskai i Fosnavåg, skal betale kaivederlag. Fartøy som fortøyer utanfor anna fartøy, betaler kaivederlag som om det var fortøyd ved kaien.

Kaivederlag skal betalast sjølv om fartøyet ligg ved kaien utan at det foregår lossing eller lasting. Kaivederlag vert utrekna etter fartøyet/ den flytande innretninga sine ytre mål med største lengde (L) pluss største breidde (B) multiplisert med djuptgåande (D):

$$\text{Avgiftsgrunnlaget } G = (L + B) \times D.$$

Dersom dimensjonane ikkje er oppgitt i målebrev, vert desse bestemt av kommunen etter skjønn.

Basert på avgiftsgrunnlaget (G) vert døgnavgift fastsett etter følgjande satsar:

For dei første 300 G: kr 1,50 pr. G

For dei neste 500 G: kr 2,00 pr. G

For dei neste 1200 G: kr 2,50 pr. G

For dei neste 1000 G: kr 3,00 pr. G

For alle over 3000 G: kr 3,50 pr. G

Minstepris kr 200,- pr. døgn

3.2 Varevederlag

Varevederlag vert rekna etter vekt (i tonn) eller pr. lasteeining. Dette gjeld for alle varer som vert frakta med skip over Mjølstadneset hamneterminal og indre allmenningsskai i Fosnavåg.

Prisar for varer over kai:

- Bulklast: kr 6,00 pr. tonn
- Blokkstein og små betongkonstruksjonar: kr 6,00 pr. tonn
- Varer i containar: kr 100,- pr. container
- Båtar: kr 100,- pr. stk.
- Motorkøyretøy: kr 100,- pr. stk.
- Øvrige varer: kr 10,00 pr. tonn

Vederlaget skal bereknast utifrå vara si **bruttovekt**, når forholdet vekt/kubikk er større enn $\frac{1}{2}$. Og utifrå vara sin **bruttokubikk**, når forholdet vekt/kubikk er mindre enn $\frac{1}{2}$.

Dersom dei ovannemnde priskategoriane ikkje er relevante, kan det avtalast prisar spesielt.

Varevederlaget inkluderer rett til å lagre last i 48 timar før/etter lasting/lossing. Dersom varer vert liggande på kaiområdet utover dette, kjem følgjande tillegg:

- Containerar: kr 150,- pr. container pr. døgn
- Båtar/ køyretøy/ store konstruksjonar: kr 150,- pr. stk. pr. døgn
- Øvrige varer (stykkgoods): kr 15,00 pr. tonn pr. døgn

Minsteavgift kr 150,- pr døgn.

4. Salg av varer og tenester

Alle prisar er ekskl. mva.

For levering av tenester utan om ordinær arbeidstid kjem følgjande gebyr i tillegg til leveransen:

- I tidsrommet kl 16:00 – 21:00 mandag – fredag: kr 1.000,- pr. gong.
- I tidsrommet kl 21:00 – 08:00 måndag – fredag samt på laurdagar, søndagar og øvrige helligdagar: kr 1.650,- pr. gong.

4.1 Salg av ferskvatn

Ferskvatn vert levert til skip etter målt kvantum.

- Pris kr 12,00 pr. m³.

4.2 Salg av straum

- Pris kr 1,50 pr. kWh.

Merknad:

Ingen kan kople seg til straumnettlet utan løyve frå Herøy kommune. Målar avlesast av hamneoperatør ved tilkopling og fråkopling.

5. Sakshandsamingsgebyr

Satsar for sakshandsaming etter Lov om havner og farvann:

Gebyrtype	Sats
• Sakshandsamingsgebyr «enkle» tiltak:	kr 1.500,- pr. søknad
• Sakshandsamingsgebyr «enkl» tiltak m/ synfaring:	kr 2.500,- pr. søknad
• Sakshandsamingsgebyr, større tiltak:	kr 2.500,- pr. søknad
• Sakshandsamingsgebyr, større tiltak m/ synfaring:	Kr 4.000,- pr. søknad

6. Diverse informasjon

6.1 Informasjon om ordning for skipsrenovasjon (avfallsordning)

Levering av avfall ved anløp skal avtalast på førehand ved å kontakte hamneoperatør, sjå pkt. 6.5.

Oljeavfall, lasterestar og kloakk frå skip skal leverast til avfallsfirma. Kontakt hamneoperatør for nærmare informasjon om avfallsordning og/ eller formidling av avfallsfirma for mottak av oljeavfall, lasterestar og kloakk frå skip.

6.2 Krantenester

Herøy kommune har ikkje eigne kraner.

6.3 Bestilling av ferskvatn og straum

- Bestilling av vatn for levering på laurdagar, søn- og helligdagar må skje seinast kl. 13:00 på fredagar eller siste ordinære virkedag før helligdag.
- Avbestilling av vasslevering utanom ordinær arbeidstid må skje innan kl 14:00 siste arbeidsdag.
- Same vilkår gjeld for tilkalling av hamneoperatør ved bestilling av straum.

6.4 Forretningsvilkår

For utfyllande informasjon om vilkår, bestemmelsar og ansvarstilhøve i Herøy kommune vert det vist til Vedlegg – Alminnelege bestemmelsar.

6.5 Kontaktinformasjon

Hamneansvarleg i Herøy kommune: Anleggs- og driftsleiar.

Herøy kommune har driftsavtale med Fosnavåg Is- og Oljeservice A/S om forvaltning av Mjølstadneset Hamneterminal («Hamneoperatør») når det gjeld kommersiell skipstrafikk som anløper kaiene.

Vakttelefon: **95 11 31 48**

VILKÅR FOR HAMNETENESTER I HERØY KOMMUNE

1. VERKEOMRÅDE

1. Disse alminnelege vilkåra er bindande for alle hamnetenester som Herøy kommune utfører. Vilkåra er også bindande for hamneoperatørar ved Mjølstadneset Hamneterminal.
2. For å fråvike vilkåra må det inngåast eigen særskilt avtale mellom Herøy kommune og hamneoperatøren om dette.

2. NÆRMARE OM HAMNEVERKSEMDA I HERØY KOMMUNE

1. Hamneverksemnda er underlagt Anleggs- og driftsavdelinga i kommunen.
2. Herøy kommune driv hamneverksemnd, tenesteyting, utøving av mynde og anna offentleg forvaltning.
3. Hamneverksemnda er regulert ved Lov av 17.april 2009 nr. 19 om havner og farvann med tilhøyrande forskrifter, forutan internasjonale bestemmelsar om handtering av avfall og sikring (ISPS)
4. Forskrift om bruk og orden i hamner i Herøy kommune.

3. PRIS- OG TILBODSBESTEMMELSAR

1. Hamneoperatørar og andre brukarar av kommunen sine hamneanlegg skal betale gebyr og avgifter i henhald til gjeldande prisliste. Alle prisar er eksklusiv meirverdiavgift og eventuelle andre avgifter.

4. BETALINGSVILKÅR

1. Med mindre anna er avtalt er alle prisar i norske kroner.
2. Om ikkje anna er avtalt skal betaling skje innan tretti (30) dagar frå fakturadato.
3. Herøy kommune kan kreve fakturagebyr. Fakturagebyret skal i såfall framgå av fakturaen.
4. Kunden pliktar å oppgi rett fakturaadresse og organisasjonsnummer samt informere Herøy kommune ved evt. endring av fakturaadresse.
5. Omfakturering som følgje av at kunden har misleghalde informasjonsplikta, gjev ikkje fritak frå betaling til rett tid i henhald til opphavelig faktura.
6. Dersom kunden ikkje betaler fakturaen til rett tid, har Herøy kommune rett til å kreve renter og purregebyr etter bestemmelsane i inkassolova.

7. For at feil i ein faktura eller anna betalingskrav frå kommunen skal kunne gjerast gjeldande mot kommunen, må det reklamerast utan ugrunna opphald.

5. STILLING AV SIKKERHEIT

1. Uansett bestemmelsane i punkt 4, kan Herøy kommune, når kommunen finn grunn til dette, kreve betaling på forskott, bankgaranti eller anna relevant sikkerheit.
2. Inntil det er stilt sikkerheit eller betaling har funne stad, har kommunen rett til, utan forvarsel, å innstille igangsette hamnetenester eller nekte segligstillatelse.

6. ANLØP

1. Alle bestemmelsar om anløp, bruk av farlei, anløpsavgift med vidare framgåar av gjeldande Forskrift om anløpsavgift.

7. OPPLYSNINGAR OM ANKOMSTMELDING OG FARTØYOPPGÅVE

1. Ankomstmelding skal sendast hamneoperatøren, med kopi til Herøy kommune, innan 24 timar før tidspunkt for anløp til kai.
2. Rederi eller agenten skal levere fartøysoppgåve til hamneoperatøren, med kopi til herøy kommune, før ankomst.

8. KAIVEDERLAG

1. Alle skip som nyttar Herøy kommune sine kaier betaler kaivederlag i henhald til gjeldande prisliste.
2. Rederiet er ansvarleg for betaling av kaivederlag.
3. Kaivederlaget vert berekna etter skipet sin storleik og antal døgn det ligg ved kai.

9. OPPLYSNINGAR OM SKIPLAST

1. Hamneoperatøren skal uoppfordra, og i tide, gi Herøy kommune dei opplysningar som er nødvendige for at kommunen skal kunne utføre hamnetenester. Hamneoperatøren skal i medhald av dette gje opplysningar om:
 - a. Særlege forholdsreglar som er nødvendige i samband med utføring av hamnetenester.
 - b. Andre relevante tilhøve for å verne personar, miljø, kommunen eller tredjemanns eigedom mot eventuelle skadeverknader relatert til last/ gods.
2. Dersom hamneoperatøren ikkje oppfyller informasjonsplikta, har kommunen rett til, for hamneoperatøren sin rekning og risiko, å ta dei forholdsreglar ein anser nødvendige for å avverge skade på personar, ting, eigedom eller miljø.
3. Dersom hamnetenesta omfattar farleg gods, er hamneoperatøren ansvarleg overfor kommunen for at kommunen i god tid mottek alle relevante opplysningar i henhald til gjeldande konvensjonar og lover, reglar og

forskrifter som til ei kvar tid gjeld farleg gods. Dette inneber at hamneoperatøren står ansvarleg overfor kommunen for at alt farleg gods er pakka, merka, emballert og klassifisert i henhold til gjeldande konvensjonar og reglar, og at det frå myndigheit ligg føre dei løyve som er nødvendige.

10. HANDTERING AV SKIPLAST

1. Hamneoperatøren har sjølv plikt til å utføre kontrollfunksjonar i samband med lasting og lossing og ved inn- og utlevering frå lager.
2. Det er hamneoperatøren sitt ansvar å sikre at godset er pakka og merka i samsvar med gjeldande reglar og praksis slik at det kan motstå normal handtering , vind og vertilhøve.
3. Herøy kommune er ikkje ansvarleg for å forsikre gods, korkje for sin eigen eller hamneoperatøren sin rekning. Hamneoperatøren er forplikta til å teikne forsikring for skader som gods kan påføre personar eller ting.
4. Varer og gods som vert plasserte på kaier skal snarast muleg fraktast bort med mindre Herøy kommune tillet at dei vert liggande.
5. Hamneoperatøren er ansvarleg for at emballasje, avfall, restar av last og liknande, er fjerna frå kaiområdet umiddelbart etter at skipet har forlate hamna.

11. VAREVEDERLAG FOR GODS- OG VARETRAFIKK

1. For alle varer som vert frakta med skip over Herøy kommune sine kaier vert det betalt varevederlag i henhold til gjeldande prisliste. Dette gjeld med følgjande unntak:
 - a. Proviant, bunkers, olje og andre forsyningar til fartøy i hamn.
 - b. Pallar og liknande som ikkje er handelsvare.
2. Varevederlag for inngåande varer påkviler varemottakar. For utgåande varer påkviler vederlaget vareavsendar.
3. Varevederlaget dekkjer lagring på kaiområdet inntil 48 timar for lasting/lossing. Etter dette tilkjem tillegg i henhold til gjeldande prisliste.
4. Grunnlaget for utrekning av varevederlaget er vara si vekt i tonn. Kubikkklaster vert omrekna til vekting der 1m³ ikkje er mindre enn 0,5 tonn prisberekna. Enkelte godstyper betaler varevederlag pr. eining, jfr. gjeldande prisliste.
5. For varer som kjem til hamna i transitt og som vert sendt vidare med fartøy, betaler ein vederlag kun ved inngåande. For varer i transitt til utlandet vert varevederlaget betalt ved utgåande.
6. Melding til Herøy kommune om lasting og lossing av varer skal sendast hamneoperatøren, med kopi til hamnekontoret, før skipet sin ankomst.
7. Herøy kommune kan foreta kontroll av oppgaver ved stikkprøver og forlange oversendt manifest og/ eller andre relevante dokumenter.

12. ANSVARSTILHØVE/ SIKKERHEIT

1. Hamneoperatøren skal på oppfordring framvise bevis på vekt av godset.
2. Hamneoperatøren er sjølv ansvarleg for handsaminga av godset.

13. REKLAMASON

1. Dersom hamneoperatøren vil halde Herøy kommune erstaningsansvarleg for skader, forseinking eller anna knytta til utføring av hamnetenester, skal dette fremjast for kommunen skriftleg utan ugrunna opphald. Innsigelsar og krav kan ikkje gjerast gjeldande seinare enn tre (3) månader etter den dagen hamneoperatøren fekk, eller burde ha skaffa seg kjennskap til tilhøvet som kravet er grunna på.

14. TVISTAR, LOVVALG OG VERNETING

1. Partane sine rettar og plikter i henhald til gjeldande vilkår vert i si heilheit regulert av norsk rett.
2. Tingretten er verneting for alle rettstvistar knytta til bruk av Herøy kommune sine hamneanlegg og forståing av gjeldande vilkår.



HERØY KOMMUNE

Anlegg- og driftsavdelinga

SAKSFRAMLEGG

Sakshandsamar:	JRV	Arkivsaknr:	2009/271
		Arkiv:	231

Utvaksaksnr	Utval	Møtedato
	Maritimt utval/hamnestyret	

HAMNEAVGIFTER I HERØY KOMMUNE

Tilråding:

1. Administrasjonen får i oppdrag å kunngjere at arbeidet med forskrift og regulativ for Herøy hamnedistrikt vert starta opp. Merknader skal vere skriftlege. Merknadsfristen vert sett til 30 dagar frå kunngjeringstidspunktet.
2. Administrasjonen får i oppdrag å legge fram sak for MU/H med utkast til forskrift og regulativ for Herøy hamnedistrikt så snart merknadsfristen under punkt 1 har gått ut. I eiga sak skal det samstundes leggjast fram forslag til framtidig organisering av hamneforvaltninga.

Særutskrift:

Vedlegg:

Saksopplysningar:

Bakgrunn

I økonomiplanen for 2010 er det budsjettet med at det skal innførast hamneavgifter i Herøy hamnedistrikt og at dette skal gi ei inntekt på 250.000 kroner i 2010. For at hamneavgifter skal kunne krevjast inn etter "Lov om havner og farvann" med tilhøyrande forskrifter må det vedtakast ei eiga lokal forskrift og regulativ for Herøy hamnedistrikt. I følgje forvaltingslova skal ulike partar ha høve til å uttale seg **før** ei forskrift vert "utferdiget". Denne saka gjeld såleis vedtak om kunngjering av at arbeidet med lokal forskrift og regulativ for Herøy hamnedistrikt vert starta opp.

Saksopplysningar/vurderingar

Herøy hamnedistrikt omfattar heile Herøy kommune. I 2001 vart det gjennomført eit større utgreiingsarbeid vedkomande hamneavgifter i Herøy kommune samt framtidig organisering av hamneforvaltninga. Det vart imidlertid ikkje gjort noko endelege vedtak i desse sakene og har sidan ikkje vore aktuelt å ta opp igjen til vurdering/handsaming før no.

I samband med evt. vedtak om innføring av hamneavgifter vil ein også måtte fastsetje korleis den framtidige organiseringa av hamneforvaltninga skal vere.

Mynde:

Maritimt utval/Hamnestyret(MU/H) har mynde til å setje i gang arbeidet med utarbeiding av utkast til forskrift og regulativ for Herøy hamnedistrikt. Vidare har MU/H mynde til å gjere vedtak om å legge utkastet ut til høyring og å kome med tilråding til formannskap og kommunestyre i same sak. Elles har MU/H mynde til å legge fram tilråding til formannskap og kommunestyre om framtidig organisering av hamneforvaltninga i eiga sak.

Kunngjering:

Forvaltingslova §37 (*utredningsplikt, forhåndsvarsling og uttalelser fra interesserte*) lyder slik. Sitat: "Forvaltningsorganet skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes.

Offentlige og private institusjoner og organisasjoner for de erverv, fag eller interessegrupper som forskriftene skal gjelde eller gjelder for eller hvis interesser særlig berøres, skal gis anledning til å uttale sig før forskriften blir utferdiget, endret eller opphevet. Så langt det trenges for å få saken allsidig opplyst, skal uttalelse også søkes innhentet fra andre.

Forvaltningsorganet bestemmer på hvilken måte forhåndsvarslingen skal foregå og kan sette frist for å gi uttalelse.

Forhåndsvarsling kan unnlates forsåvidt den:

- a) ikke vil være praktisk gjennomførlig, eller
- b) kan vanskeliggjøre gjennomføring av forskriften eller svekke dens effektivitet, eller
- c) må anses åpenbart unødvendig.

Uttalelser skal gis skriftlig. Forvaltningsorganet kan i den enkelte sak samtykke i at uttalelse gis muntlig. Når saken egner sig for det, kan forvaltningsorganet bestemme at forhandlinger om saken skal foregå i møte.”

Med bakgrunn i ovanstående må det kunngjerast på førehand at arbeidet med forskrift og regulativ for Herøy hamnedistrikt vert starta opp. Framlegging av utkast til forskrift og regulativ kan først gjerast når merknadsfristen er ute.

Prosess:

Ein ser føre seg at følgjande prosess må gjennomførast i samband med evt. fastsetjing av forskrift og regulativ:

- Kunngjering om at arbeidet med forskrift og regulativ for Herøy hamnedistrikt vert starta opp. Merknadsfrist 30 dagar.
- Saksframlegg og utkast til forskrift og regulativ vert lagt fram for MU/H for vedtak om utlegging til off. ettersyn/høyring
- Utlegging til off. ettersyn/høyring og handsaming av evt. høyringsuttalar
- Ny handsaming i MU/H og evt. vedtak/tilråding til formannskap og kommunestyre
- Handsaming i formannskapet med evt. tilråding til kommunestyret
- Handsaming i kommunestyret og evt. endeleg vedtak
- Oversending av endeleg vedteken forskrift til Kystverket for godkjenning

Parallelt med prosessen som er skissert ovanfor ser ein føre seg at det i eiga sak vert lagt fram forslag til framtidig organisering av hamneforvaltninga.

Fosnavåg, 23.03.2009

Jon Rune Våge

Samanlikning av hamneavgifter

Ein har teke utgangspunkt i 5 stk. fartøy og samanlikna anløpsavgift og kaivederlag for 3 ulike hamner i høve til utkast for framtidige hamneavgifter i Herøy. Dei 3 hamnene ein har samanlikna med er:

- Måløy (Nordfjord hamn IKS)
- Ålesund hamn/Hareid hamn (har identiske prisar)
- Molde og Romsdal havn IKS .

Avgiftene gjeld ved anløp av kai. For Herøy kommune sin del gjeld dette ved anløp av Indre almenningskai i Fosnavåg og kaiene på Mjølstadneset.

Fartøya ein har nytta er:

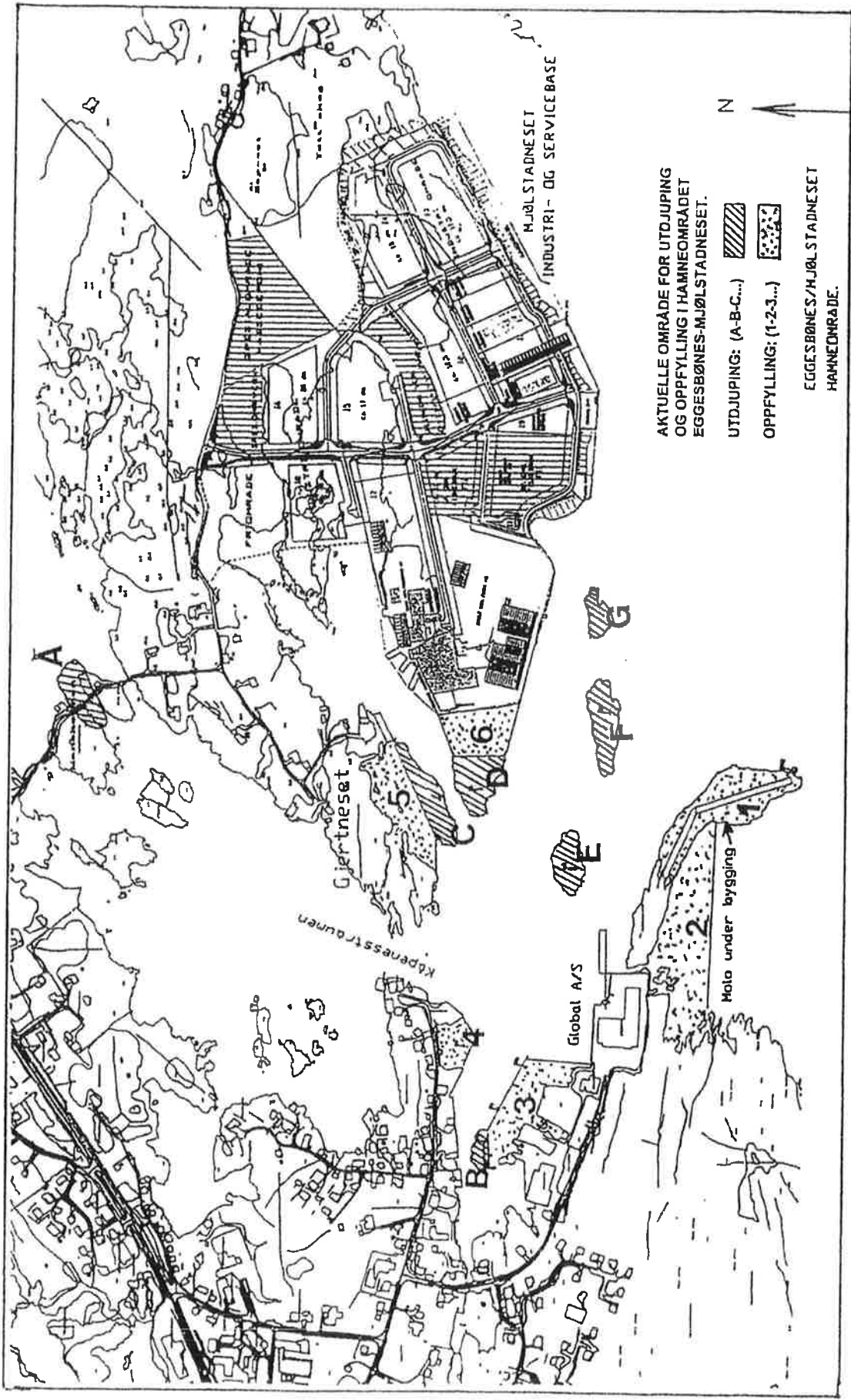
1. «Kings Bay» - fiskefartøy - 4027 BT (L= 77m, B= 22m, D= 7m)
2. «Bona Sea» - fraktesfartøy – 1525 BT (L= 74m, B= 12m, D= 3,4m)
3. «Skulebas» -fiskefartøy – 386 BT (L= 34m, B= 7m, D= 5m)
4. «Ice Bird» - lasteskip – 3625 BT (LO 93m, B= 15m, D= 5,4m)
5. «Maersk Flensburg» - lasteskip – 9999 BT (LO 135, B= 22, D= 7,6m)

Fartøy nr	Avgiftstype	Måløy Nfj.hamn IKS	Ålesund Hamn/Hareid hamn	Molde og Romsdal hamn IKS	Herøy
1	Anløpsavg.	Kr 560,-	Kr 1.141,-	Kr 1.192,-	Kr 930,-
	Kaivederlag	« 3.080,-	« 1.361,-	« 2.155,-	« 1.236,-
	Sum	Kr 3.640,-	Kr 2.502,-	Kr 3.347,-	Kr 2.166,-
2	Anløpsavg.	Kr 213,50	Kr 547,-	Kr 555,-	Kr 448,-
	Kaivederlag	« 1.223,75	« 678,-	Kr 726,-	Kr 438,-
	Sum	Kr 1.437,25	Kr 1.125,-	Kr 1.281,-	Kr 886,-
3	Anløpsavg.	Kr 150,-	Kr 184,-	Kr 143,-	Kr 150,-
	Kaivederlag	« 289,50	« 300,-	« 190,-	« 307,-
	Sum	Kr 439,50	Kr 484,-	Kr 333,-	« 457,-
4	Anløpsavg.	Kr 507,50	Kr 1.056,-	Kr 1.099,-	Kr 862,-
	Kaivederlag	« 2.798,75	« 1.260,-	« 1.914,-	« 1.016,-
	Sum	Kr 3.306,25	Kr 2.316,-	Kr 3.013,-	Kr 1.878,-
5	Anløpsavg.	Kr 1.398,60	Kr 2.193,-	Kr 2.566,-	Kr 1.946,-
	Kaivederlag	« 6.873,90	« 2.602,-	« 5.089,-	« 2.432,-
	Sum	Kr 8.272,50	Kr 4795,-	Kr 7.655,-	Kr 4.378,-

Utbygging/utbetring av hamneanlegg innafor Herøy hamn

Herøy kommune vil i samarbeid med statlege og fylkeskommunale styresmakter og ved bruk av tilgjengelege verkemiddel/tilskotsordningar gjennomføre utbyggings- og utbetringstiltak knytta til dei ulike hamneanlegga innafor Herøy hamn. Dei ulike prosjekt/tiltak vert å oppsummere som følgjer og er viste på figur 4.1 og 4.2:

- Gjennomføre utbygging/utbetring av hamneanlegg basert på slik prioritering:
 1. Utvide (til om lag 20m) og utdjupe (til minimum 2m) fartsløpet mellom Monsholmen og Straumsholmen (under planlagt ny bru på Mjølstadnesvegen), fjerning av om lag 2000 m³ til ein kostnad på 0,6 mill. kr. (tiltak merka A på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)
 2. Utdjuping av indre del av hamneområdet på Eggesbønes hamn til ein samla kostnad av 0,6 mill. kr - (tiltak merka B på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde).
 3. Fjerning av flud nord og aust for Grønholmen (ved innseglinga til Global), ned til minimum 10m, fjerning av om lag 11000 m³ masse til ein kostnad på 2,2 mill. kr. (tiltak merka E på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)
 4. Fullføring av påstarta arbeid med molo frå Grønholmen og aust og sør mot "Svartestonga" til ein kostnad på 5,5 mill. kr. (tiltak merka 1 på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)
 5. Utdjuping på sørsida av Gjertneset ned til minimum 10m med tilhøyrande oppfylling av arealet innafor med sikte på tilrettelegging for kaibygging, fjerning av om lag 25000 m³ masse til ein kostnad på 6,3 mill. kr. (tiltak merka C og 5 på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)
 6. Utdjupe hamnebassenget vest for Mjølstadneset ned til minimum 10m og samstundes betre innseglinga til nordsida av Mjølstadneset, fjerning av om lag 30000 m³ masse til ein kostnad på 7,5 mill. kr. (tiltak merka D på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)
 7. Utdjuping av indre del av Fosnavåg hamn til ei djupne på minimum 7 m, fjerning av om lag 40000 m³ masse til ein kostnad på 7 mill. kr.
 8. Forlenging av indre molo på Leinevika hamn med 15 - 20 m til ein kostnad på om lag 0,5 mill. kr.
 9. Fjerning av flud mot Mjølstadneset/Stolt Sea Farm ned til minimum 10m, fjerning av om lag 32000 m³ masse til ein kostnad på 6,4 mill. kr. (tiltak merka F og G på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)



Figur 4.2 Aktuelle område for utdjuiping og oppfylling i Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde



HERØY KOMMUNE

Anlegg- og driftsavdelinga

SAKSPROTOKOLL

Sakshandsamar:	JRG	Arkivsaknr:	2013/883
		Arkiv:	P30

Utvaksaksnr	Utval	Møtedato
39/15	Maritim og teknisk komite	28.04.2015

**HAMNEFORVALTNING. MOTTEKNE MERKNADER ETTER ENDT HØYRING.
DRØFTING AV MOTTEKNE INNSPEL.**

Tilråding frå rådmannen:

Særutskrift: Anlegg og driftsavdelinga

Møtebehandling:

Maritim og teknisk komite kom med slikt samrøystes framlegg:

1. Maritim og teknisk komite tek saka til vitande
2. Maritim og teknisk komite ber om at saka vert lagt fram for realitetshandsaming så snart dei juridiske spørsmåla er avklara.

Tilråding i Maritim og teknisk komite - 28.04.2015

1. Maritim og teknisk komite tek saka til vitande
2. Maritim og teknisk komite ber om at saka vert lagt fram for realitetshandsaming så snart dei juridiske spørsmåla er avklara.

- Vedlegg:**
1. Kopi av merknad til høyring frå Herøy Fiskarlag
 2. « « « « Egersund Herøy
 3. « « « « NHO Sjøfart
 4. « « « « Nordisk Legal Services
 5. « « « « Kystverket

Saksopplysningar/vurdering:

Sak om Hamneforvaltning – framlegg til forskrifter og regulativ med sikte på innføring av hamneavgifter i Herøy kommune, vart i medhald av vedtak i MTK lagt ut til offentlig høyring med ein høyringsfrist på 10 veker. Etter endt høyringsfrist hadde ein motteke 5 merknader (jfr. vedlegg).

Med tanke på vidare gang og framdrift i saka ser ein det som hensiktsmessig å drøfte dei mottekne merknadene med Maritim og teknisk komite.

Ein ber derfor om ei sak med MTK for drøfting av dei mottekne merknadene.

Fosnavåg, 21.04.2015

Olaus-Jon Kopperstad
Rådmann

Jon Rune Våge
Avd.leiar

Sakshandsamar: Jan Reidar Gjerde

Vedlegg nr. ①

Herøy Fiskarlag;
et lokallag i



v/ Stig Arne Sævik
Sævik
6094 Leinøy

HERØY KOMMUNE RADMANNEN	
2013/883	Saksnummer JECG
27 JAN. 2015	
Ansvarlig	
Saksbehandler	
Fødsel	
Kassasjon	

Fosnavåg 19.1.15

Herøy kommune
Postboks 274
6099 Fosnavåg

Hamneforvaltning Herøy kommune


Herøy Fiskarlag (HF) ser behovet for å utbetre og oppgradere hamneanlegga i kommunen, og er samd i at innføring av avgift kan vere med på å finansiere dette.

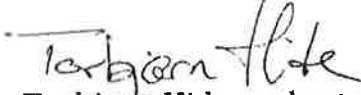
HF stiller seg tvilande til estimatet av anløp på Fosnavåg fiskerikai/ytre Allmenning, og det som vert nemnt som "andre kaier".

På bakgrunn av dette anbefaler vi kommunen om å ikkje opprette noka stilling til dette før en har gjort seg erfaringar med inntektsgrunnlaget, og at tenester til drift og vedlikehald i størst mulig grad bør leigast.

HF meiner at det for heimeflåten bør innførast ei fastavgift, og så ha fri bruk av kaiene i kommunen, i staden for at den skal betale pr. anløp.

Om heimeflåten skal betale pr. anløp så er vi redde for at dette kan få fyljer for dei bedriftene i kommunen som servar flåten. Vi trur då at det i staden for å stoppe t.d. på Mjølstadneset for å ta ombord proviant og andre varer, vil verte slik at flåten kjøper desse varene og tenestene der dei likevel skal ligge til kai.


Stig Arne Sævik – Leiar
(sign)


Torbjørn Hide - sekretær
(sign)



Herøy Kommune
Att. Jan Reidar Gjerde.

Viser til brev fra Herøy kommune datert 07.01.2015. angående hamneforvaltning for kommunen med høringsfrist frem til 22.03.15.

Egersund Herøy leverer en del utstyr til fiskeflåten og vil i denne sammenheng ha klarhet i om det skal betales vareavgift for alt som vi leverer til fiskeflåten, som går over kommunal kai?

Vi vil gjerne vite hvordan dette blir praktisert i andre kommuner f.eks. Måløy og Ålesund der konkurrerende bedrifter holder til.

Vi leverer også en del utstyr som vi setter ut på kaien til båtene, som de plukker opp gjerne utenom ordinær arbeidstid. Vil det da være slik at båtene må betale anløpsavgift for å plukke opp disse varene?

Om båtene skal videre til Måløy eller Ålesund, så vil de nok gjøre sine innkjøp der for å slippe å betale kaiavgift/anløpsavgift på to plasser. Ofte er innkjøpene mindre enn det dere antyder en slik avgift skal være.

I forskrift om anløpsavgift for Herøy Kommune i punkt 2.3. står det følgende:

Følgende fartøy er fritekne for anløpsavgift:

Fartøy som anløper hamn på grunn av skade eller nødtilstand og fartøyet ikke laster eller losses.

Vil dette punktet gjelde når båtene kommer til oss med skade på redskaper?

Det som er viktig for Egersund Herøy er at Herøy kommune innfører dette på en slik måte at det ikke blir konkurransevridende i forhold til andre bøteri i f.eks. Måløy og Ålesund.

Med hilsen

Daglig leder

Vidar Knotten

Egersund Herøy As



Herøy kommune

Oslo, 19. mars 2015

Høring om forskrift og regulativ for havneavgifter i Herøy kommune

Vi viser til høring om forskrift og regulativ for havneavgifter i Herøy kommune, med høringsfrist 22. mars 2015.

NHO Sjøfart representerer rederier som selger innenriks i Norge, herunder rederier med rutegående fartøyer. Vi har bemerkninger til forslag til forskrift og regulativ for havneavgifter.

Havne- og farvannsloven skiller mellom vederlag og avgifter. Anløpsavgifter som oppbæres i medhold av lovens § 25 kan bare anvendes til utøvelse av offentlig myndighet etter loven, samt til tilrettelegging for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde. Slike kostnader kan bare kreves dekket gjennom anløpsavgift i den grad kostnadene ikke dekkes gjennom vederlag for bruk av kommunale kaier og betaling for andre tjenester kommunen tilbyr i havnene.

Før det kan innføres anløpsavgift må altså kommunen først utnytte inntekspotensialet i kaivederlag og betaling for tjenester. Det er budsjettert med kr 2.226.840,- til vedlikehold, investering og fond. Sammen med renter og kapitalkostnader til eksisterende anlegg, budsjettert til kr 934.160, utgjør da kostnader som hovedsakelig er knyttet til kaianlegg kr 3.160.000. Når inntekter fra kaivederlag er budsjettert til beskjedne kr 725.000, gir dette et betydelig misforhold mellom betaling for bruk av kaier og kostnader knyttet til de samme kaiene. Videre er det et betydelig misforhold mellom inntekter knyttet til faktisk bruk av kaiene (vederlag) og inntekter fra anløpsavgift.

Anløpsavgift fra Hurtigruten alene anslås til ca. kr 1.400.000, ca. 1/3 av det totale budsjettet. Det foreslåtte avgifts- og vederlagsregimet til Herøy kommune er dermed innrettet slik at rutegående fartøyer som er pålagt anløp i henhold til kontrakts- og konsesjonsvilkår fra det offentlige skal bære store deler av kostnader til havne-infrastrukturen i kommunen. I dette tilfellet blir det urimelige ved ordningen enda mer påfallende når disse fartøyene ikke en gang bruker infrastrukturen som de må betale for. Anløpsavgiften vil her komme i tillegg til vederlag som Hurtigruten betaler for bruk av privat kaieterminal i Torvik.

Kommunen har uansett ikke synliggjort faktiske kostnader til myndighetsutøvelse og tilrettelegging for sikkerhet og fremkommelighet i sjøområdene, som er grunnleggende vilkår for å kreve anløpsavgift. Kommunen går åpenbart utenfor sin materielle kompetanse i henhold til havne- og farvannsloven § 25. Dette er i seg selv en så stor mangel at forskriften må anses ugyldig dersom den blir vedtatt.

Vi legger til grunn at Herøy kommune vil behandle saken på nvt. slik at forskrift/regulativ om havneavgifter og vederlag bringes i samsvar med havne- og farvannsloven. Dersom kommunen vedtar forskrift/regulativ slik som det er foreslått, vil NHO Sjøfart anmode om at Kystverket iverksetter tilsyn med kommunen i medhold av havne- og farvannsloven § 52

Denne saken føyer seg inn i en rekke saker hvor kommuner forsøker å velte en uforholdsmessig del av sine kostnader til havnefasiliteter over på fartøyer som er forpliktet til anløp i kommunen. Kopi av denne høringsuttalelsen oversendes derfor Kystverket og Samferdselsdepartementet til orientering.

Vennlig hilsen
NHO Sjøfart



Frode Sund
næringspolitisk rådgiver

Kopi:
Kystverket
Samferdselsdepartementet



Nordisk Legal Services

Herøy kommune
Postboks 274, 6099 Fosnavåg
Rådhusgata 5
6090 Fosnavåg

postmottak@heroy.kommune.no

Georg Scheel, adm.direktør, advokat (H)
Karl Even Rygh, direktør, advokat
Knut Erling Øyehaug, advokat, lic. jur.
Lasse Brautaset, attorney, USA
Susan Clark, attorney, USA
Egil André Berglund, advokat
Michael Brooks, solicitor, England
Magne Andersen, advokat
Joanna Evje, barrister, England
Joanne Conway-Petersen, solicitor, England
Camilla Bråfelt, advokatfullmektig, dr. juris
Paige Young, attorney, USA, solicitor, England
Ylva MacDowall Hayler, advokat
Anders Evje, advokat
Mats E. Sæther, advokat
Caroline Whalley, solicitor, England
Ola Granhus Medlås, advokatfullmektig
Heidi Fredly, advokatfullmektig

Nordisk Legal Services Pte. Ltd.
Ian Fisher, managing director, solicitor, England
Norman Hansen Meyer, advokat
Jude McWilliams, solicitor, England
Tom Pullin, solicitor, England

Deres ref.:

Vårt saksnr.: 20151043 MES

Dato: 20. mars 2015

Vennligst oppgi saksnr. i all korrespondanse

Høringsuttalelse til utkast til forskrifter og regulativ med sikte på innføring av havneavgifter i Herøy kommune

Det vises til informasjon på Herøy kommunes hjemmesider vedrørende forslag til forskrifter og regulativ med sikte på innføring av havneavgifter i Herøy kommune, presentert den 7. januar 2015. Fristen for å komme med innspill er satt til den 20. mars. Nordisk Skibsrederforening v/ Nordisk Legal Services representerer Hurtigruten.

Av forslaget til forskrifter og regulativ fremgår det at Herøy kommune tar sikte på å innføre anløpsavgift for skip som anløper havnen. Hurtigruten anløper privat kai i Torvik med både nordgående og sørgående fartøy, og har følgende innvendinger og kommentarer til utkastet.

Anløpsavgift kan etter havne- og farvannsloven § 25 kun benyttes for å dekke kommunens kostnader knyttet til utøvelse av offentlig myndighet etter havne- og farvannsloven samt kostnader for å legge til rette for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde.

I den anledning vises det til uttalelser gitt blant annet i saksprotokollens side 3, hvor det anføres at det «frå sentralt hald» har blitt påpekt at «kommunane må utnytte inntekspotensialet sitt».

Hurtigruten finner grunn til å stille spørsmål ved om det oppgitte formålet med innkrevingen av anløpsavgift er forenelig med havne- og farvannsloven. Anløpsavgiften ikke er ment å generere overskudd for kommunene, men skal i stedet fungere som en sikkerhetsventil for de tilfeller hvor kommunen ikke kan dekke sine utgifter ved innkreving av vederlag.

Kommunen synes å ha lagt til grunn en forståelse om at såfremt man har nærmere angitte utgifter, så kan kommunen velge å kreve inn anløpsavgift, uavhengig av hvilke inntekter eller inntekspotensial kommunen har gjennom innkreving av vederlag. Det er ikke riktig. Det følger av ordlyden i § 25 at anløpsavgift kun kan kreves «så langt slike utgifter ikke kan dekkes inn ved betaling for tjenester som ytes i havnen». Anløpsavgift kan bare kreves i de tilfeller hvor kommunen ikke kan få dekket sine nærmere angitte utgifter gjennom innkrevingen av vederlag. Høringsdokumentene behandler ikke spørsmålet om eventuelle utgifter kan dekkes på annen måte.

Av dokumentasjonen som følger vedlagt forskriftsutkastet kan man ikke se at man har dokumentert



Nordisk Legal Services

utgifter som overstiger det som kan dekkes inn gjennom vederlag. I stedet synes bakgrunnen for innføringen av anløpsavgift å være basert på et ønske om å realisere et «inntekspotensial» for kommunen. I Herøynytts artikkel datert 19. desember 2014 fremhevet kommunen også «inntekspotensialet», og uttaler at Hurtigruten alene vil kunne innbringe 1,4 millioner kroner i havnekassen.

Det vises særlig til utgiftsoppstillingen på side 7 i saksprotokollen, hvor man har oppført kroner 2 226 840 i post 5 «Vedlikehold, investering og evt. til fond». Hurtigruten mener det her må ligge en misforståelse. Loven gir ikke hjemmel for å benytte seg av anløpsavgiften til å finansiere vedlikehold av kommunens kaianlegg og infrastruktur, og det er ikke tillatt å bygge opp fond. Da hele 57 % av kostnadene som søkes henført under anløpsavgiften finnes i post 5, finner Hurtigruten ytterligere grunn til å stille spørsmålstegn ved grunnlaget for innkrevingen.

Slik saksfremstillingen er utformet virker det som om det «inntekspotensialet» kommunen mener de har innebærer å innkreve store summer til generell havnedrift og vedlikehold gjennom anløpsavgift fra skip i fast konsesjonsrute som anløper private havner og kaier. Havnen er overfor disse brukerne i en monopolstilling og dette skjerper kravene til saksbehandlingen og avgjørelsesgrunnlaget.

En gjennomgang av dokumentasjonen som er gjort tilgjengelig gir etter Hurtigrutens skjønn ikke grunnlag for å innkreve anløpsavgift, da kommunen ikke sannsynliggjort faktiske kostnader til myndighetsutøvelse og tilrettelegging for sikkerhet og fremkommelighet i sjøområdene, som er grunnleggende vilkår for å kreve anløpsavgift. Slik Hurtigruten ser det vil en forskrift basert på høringsdokumentene være ugyldig grunnet saksbehandlingsfeil og innholdsmangler.

Hurtigruten ser frem til å motta bekreftelse på at innvendingene over er tatt til følge.

Med vennlig hilsen
Nordisk Legal Services

Mats E. Sæther
Advokat MNA

MES/asc



KYSTVERKET

Hovedkontoret

Herøy kommune
postmottak@heroy.kommune.no

Dykkar ref.: Vår ref.: Arkiv nr.: Saksbehandlar: Dato:
2015/116-3 2015/116-3 Ingvild Kragset 20.03.2015

Hamneforvaltning i Herøy kommune - høyring av framlegg til forskrift om anløpsavgift

Vi viser til framlegg til forskrift om anløpsavgift m.m. for Herøy kommune som er sendt på høyring med frist 20. mars 2015.

Kystverket har ikkje kunna prioritere å gå grundig gjennom saka. Vi meiner at kommunen bør spesifisere nærare gjennom saksframlegg og eit sjølvkostbudsjett kva kostnader kommunen tek sikte å dekkje gjennom anløpsavgift. Sjølvkostbudsjettet kan da også danne grunnlag for den etterkalkulasjonen som kommunen skal foreta årleg i medhald av § 7 i forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift.

Anløpsavgifta skal berre dekke kostnader ved å leggje til rette for sikkerheit og framkome i sjø samt utøving av mynde etter hamne- og farvasslova, jf. hamne- og farvasslova § 25. Kostnader til etablering, avskrivning og vedlikehald av kaier og andre hamneanlegg kan difor ikkje leggest inn i anløpsavgifta. Det er heller ikkje tillete å byggje opp fond.

Vi anbefaler at kommunen setter seg inn i den rettleiinga om anløpsavgift som ligg på internettsidene til Kystverket. Enkelte dokumenter frå nettsidene følgjer vedlagt. Elles viser vi til kapittel 16 i rettleiinga til hamne- og farvasslova:

<http://www.kystverket.no/Documents/Regelverk/Havne%20og%20farvannsloven/Veiledning%20til%20havne-%20og%20farvannsloven%20per%2005032015.pdf>

Med helsing

Per Jan Osdal
assisterande kystdirektør

Ingvild Kragset
seniorrådgivar

Dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ikkje handskrivne underskrifter.

Vedlegg: Merknader til forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift
Retningslinjer for beregning av sjølvkost for kommunale betalingstjenester

Hovedkontoret - Kystforvaltningsavdelingen

Sentral postadresse:	Kystverket Postboks 1502 6025 ÅLESUND	Telefon: +47 07847 Telefaks: +47 70 23 10 08 Bankgiro: 7694 05 06766	Internett: www.kystverket.no E-post: post@kystverket.no Org.nr.: NO 874 783 242
----------------------	---	--	---

Vi ber om at brev, sakskorrespondanse og e-post vert adressert til Kystverket, ikkje til avdeling eller enkeltperson

NOTAT

Oslo, 28. juni 2015

Vår ref.:

Ansvarleg advokat: Reidar Andresen

Til: Herøy kommune

Frå: Advokatfirmaet Steenstrup Stordrange DA

INNFORING AV BRUKARBETALING FOR HAMNETENESTER I HERØY

[Delar av dokumentet kan haldast attende frå offentleggjering i medhald av offentleglova § 15(2)]

0. OPPSUMMERING/HOVUDKONKLUSJONAR

Innhald og systematikk i Herøy kommune sine noverande utkast til lokal forskrift om anløpsavgift og prisar og vilkår for bruk av hamneanlegg er fullt ut juridisk tilfredsstillande.

Før ein eventuelt endeleg vedtek/fastset anløpsavgifts- og vederlagssatsane, bør det likevel takast ein kvalitetssikrande gjennomgang av estimata som ligg til grunn for desse. Særleg gjeld det grunnlaget for anløpsavgiftssatsane. Dette fordi at anløpsavgifta berre skal gå til dekning av spesifiserte kostnader og ikkje gje større inntekter enn naudsynt for å dekkje aktuelle kostnader. Dette notatet inneheld ei konkretisering av kva kostnader ein kan inkludere i avgiftsgrunnlaget og korleis ein kan gå fram for å lage eit avgiftsgrunnlag/estimat og fastsetje avgiftssatsane på grunnlag av det.

Inntekter frå anløpsavgifta kan ikkje brukast til investeringar i og vedlikehald av kaianlegga. Inntekter til dette må skaffast til vege gjennom vederlag, til dømes kaivederlag for bruk av dei kommunale kaiene. Dersom den kvalitetssikrande gjennomgangen av anløpsavgiftsgrunnlaget syner at inntektene frå anløpsavgifta vert lægre enn opphavleg forventa, eller at ein elles hadde forventa at ein kunne nytte anløpsavgiftsinntektene til kaiinfrastrukturføremål, så er det i utgangspunktet ikkje juridiske hindringar i vegen for at ein "kompenserer" for dette gjennom ei oppjustering av vederlagssatsane.

Dersom kommunen, for å etterkome innspel sett fram i høyringa, ynskjer å tilby faste årsprisar for bruk av kaianlegga er det heller ikkje noko i vegen for det, så lenge desse vert utforma på sakleg grunnlag.

1. INNLEIING

Eg syner til tidlegare kontakt mellom Herøy kommune ved anleggs- og driftsleiar Våge og advokat Andresen, mellom anna ved e-post frå Våge av 2. juni 2015 der diverse sakspapir vart sende over til oss. Vidare syner eg til telefonsamtale av tysdag 23. juni 2015 mellom sakshandsamar Gjerde og underteikna, der underteikna gav ein overordna presentasjon av si vurdering, inkludert kva som bør gjerast for å få på plass ein anløpsavgifts- og hamnevederlagsstruktur som er på juridisk trygg grunn, samstundes som at ein varetek kommunen sine interesser og ynskjemål.

Som nemnt på telefon til Gjerde er det mi oppfatning at det ikkje er noko å seie på det skriftlege materialet som kommunen til no har utarbeidd i saka. For det fyrste – og viktigast – gjeld det både utkastet til *"Forskrift om anløpsavgift for Herøy kommune"* og utkastet til *"Prisar og vilkår for bruk av hamneanlegg i Herøy"*. Både systematikk og ordlyd i desse er tenleg og juridisk tilfredsstillande, både i ljøs av hamnelovgivinga sine krav, og – for sistnemnde utkast sin del; i ljøs av avtalerettslege tilhøve og alminneleg forvaltningsrettslege prinsipp. Sameleis finn eg at saksframlegget av 1. desember 2014 ("saksframlegget") på ein god og juridisk dekkjande måte presenterer både regelverket og bakgrunnen for den moglege innføringa av slik brukarbetaling.

Dykkar eigen presentasjon av kommunen sine noverande og framtidige oppgåver på området – også sett i samanheng med høyringsinnspela de har fått – gjer likevel at eg vil tilrå at det vert gjort ein grundig jobb med å kvalitetssikre dei kalkylene/estimata som ligg til grunn for dei konkrete avgifts- og vederlagssatsane. Særleg gjeld det estimata/avgiftssatsane de opererer med for anløpsavgifta. Desse kan verke for høge i ljøs av hamnelovgivinga sine krav?

Som de sjølve gjer greie for i saksframlegget, skal anløpsavgifta berre gå til dekking av særskilte forvaltningsoppgåver og vere kostnadsorientert/-riktig. Inntektene frå anløpsavgifta kan ikkje brukast på noko andre kostnader enn det lova føreskriv (sjå nedanfor). Frå forvaltningsoppgåvene som kan dekkast med anløpsavgift kan ein ikkje over tid gå med overskot eller legge seg opp fond, det er noko ein må gjere gjennom dei "frie" vederlaga. Alle kostnader til kaiinfrastruktur og hamneanlegg på land må dekkjast gjennom dei "frie vederlaga", anløpsavgifta kan ikkje i det heile nyttast til dette.

I sakframlegget (s. 6) går det fram at de estimerer med NOK 2 966 000 i inntekter frå anløpsavgifta. Eg legg til grunn at avgiftssatsane i punkt 2.2 i forskriftsutkastet berekna ut i frå det forventta talet på anløp (tabell på s. 5 i saksframlegget) og eventuelle forventingar til anløpa sin bruttotonnasjesamansetnad, og at ein ved dei føreslegne avgiftssatsane siktar mot å oppnå inntekter frå anløpsavgifta kring estimatet på NOK 2 966 000. Føresetnaden for å fastsetje avgiftssatsar som venteleg vil gje inntekter av ein slik storleik må fylgjeleg vere at ein verkeleg forventar så store kostnader av ein slik art som kan dekkjast gjennom anløpsavgift.

2. NØYAKTIG ESTIMAT AV KOSTNADER SOM KAN DEKKJAST VED ANLØPSAVGIFT

2.1 Lova si avgrensing av kva kostnader som kan dekkjast ved anløpsavgift

Slik eg ser det er difor mest tenlege og konkrete neste steget at det vert gjort eit grundig førehandsestimat av kva utgifter kommunen forventar å ha i det komande året som kan dekkjast ved anløpsavgift.

Det følger av hamne- og farvannslova § 25(1) at anløpsavgift berre skal dekkje "kommunens kostnader ved utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i denne loven med forskrifter, samt kostnader til å legge til rette for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde".

I § 3 i forskrift om kommunane si berekning og innkrevjing av anløpsavgift er det gitt nærare føresegner om kva kostnader som er omfatta:

"Anløpsavgiften skal bare dekke kommunens kostnader knyttet til sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde, samt utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i eller i medhold av havne- og farvannsloven. Dette kan være kostnader til navigasjonsinnretninger, investeringer og vedlikehold i farleden, fjerning av hindringer i farvannet, oppsynsfunksjoner, isbryting og fastsettelse og håndhevelse av ordensforskrifter.

Felleskostnader til administrasjon skal beregnes og fordeles slik at anløpsavgiften bare belastes med sin relative andel av felleskostnadene.

Avskrivning og renter regnes som kostnad. Avskrivninger beregnes ved å fordele investeringskostnaden jevnt over investeringens levetid. Ved intern finansiering kan det beregnes kalkulatorisk rente begrenset oppad til effektiv rente på statsobligasjoner med tre års gjenstående løpetid tillagt ett prosentpoeng.

Kostnader som kan dekkes av saksbehandlingsgebyr etter havne- og farvannsloven § 6 eller gebyr for kontrolltiltak og tilsyn etter havne- og farvannsloven § 54, samt kostnader som refunderes av andre, skal holdes utenfor beregningsgrunnlaget.

Ved tvil avgjør Kystverket hvorvidt en kostnad kan dekkes av anløpsavgiften."

Kystverket har i tillegg adressert spørsmålet både i sine offentleggjorde merknader til nemnde forskrift (til § 3) og i rettleiinga si til den nye hamne- og farvasslova av 2009 (sjå s. 100-102).

Basert på nemnde rettskjelder vil eg i det fylgjande konkretisere kva kostnader som er aktuelle, og korleis de vidare kan gå fram for å estimere desse. Dette er ikkje nødvendigvis ei uttømmande liste over kostnader, men ei opplisting av dei eg finn mest aktuelle for dykk. Kostnadane, både direktekostnader til ulike oppgåver, og relativ del av relevante felleskostnader som ein kan ta med, vil gå inn i eit samla avgiftsgrunnlag.

På bakgrunn av det samla avgiftsgrunnlaget og forventa tal på anløp/bruttotonnasje, kan anløpsavgiftssatsane estimerast.

Overskiftene eg nyttar nedanfor kan danne einskildpostar i avgiftsgrunnlaget.

2.2 Kva slike kostnader har Herøy kommune og korleis gå fram for å berekne desse?

Navigasjonsinnretningar, investeringar og vedlikehald i farleia

Alle kostnader kommunen har til arbeid i kommunen sitt sjøområde kan dekkast ved anløpsavgift. Dette inkluderer alt av merking og "skilting" til navigasjons-, tryggleiks- og ordensføremål (oppsetjing av lykter, stakar/pålar, "fartsgrenseskilting" mm.).

Det inkluderer også alt av kostnader kommunen måtte ha til muddring/utdijuping av farlei og hamneområder, vekksprenging av skjær o.l.

Merk likevel at dette berre gjeld kommunal(e) farlei og hamner. Statleg farlei og statlege fiskerihamner fell i utgangspunktet utanfor, noko som ein skulle tru regulerer seg sjølv, då de heller ikkje vil ha kostnader der Staten ved Kystverket er ansvarleg (skulle de likevel ha slike kostnader i statleg farlei og i statlege fiskerihamner kan det gjerast ei nærare vurdering av det).

For Herøy sin del inneber mellom anna det at Vaulane fell utanfor, medan til dømes farleia gjennom Straumen er kommunal, om eg forstår det rett.

Det vert presisert at det berre er tale om kostnader for oppgåver "i sjøen". Kostnader relatert til sjølve kaiinfrastrukturen, frå kaifront og innover, kan ikkje dekkjast ved anløpsavgift. Det må dekkjast gjennom dei "frie" vederlaga. Kostnader til fjerning av forureining på sjøbotnen som skjer i medhald av forureiningslovgivinga kan heller ikkje dekkjast gjennom anløpsavgifta.

Det bør difor gjerast eit estimat over kor store slike kostnader ein forventar i det komande året. Alle relaterte kostnader kan inkluderast, vere seg til innkjøp av utstyr (navigasjonsinnretningar, skilt mm.) og alt av innleige av eksterne tenesteytarar til utføring av arbeidet. Interne arbeidskårsressursar som kommunen sjølv nyttar til dette arbeidet, både planlegging og utføring, kan sjølv sagt også takast med i avgiftsgrunnlaget, men det er tenleg å legge desse inn nedanfor under relativ del av felles lønskostnader.

Finans- og avskrivingskostnader knytt til investeringar i sjøområdet

Dersom ein for å finansiere oppgåver som nemnt i avsnittet over, har teke opp lån eller brukt av interne midlar, kan ein ta med reelle (eksterne, ved banklån) eller kalkulererte rentekostnader i anløpsavgiftsgrunnlaget. Sistnemnde inneber at ein ved intern finansiering kan berekne ein såkalla kalkulatorisk rentekostnad. I tråd med § 3(3) i forskrifta om berekning av anløpsavgift, skal denne renta vere "begrenset oppad til effektiv rente på statsobligasjoner med tre års gjenstående løpetid tillagt ett prosentpoeng".

For alt av investeringar som nemnt i avsnittet over, inkludert lausøyre som kommunen måtte ha kjøpt inn for å utføre slike oppgåver, kan ein også ta med kostnader i form av avskrivningar. Det vil også kunne gjelde investeringar i sjøområdet som kommunen måtte ha gjort tidlegare og som enno ikkje er fullt ut avskrive. Etter nemnde § 3(3) skal avskrivningane bereknast med å fordele investeringskostnaden jamt over investeringa si levetid (lineær avskrivning) og ein skal basere seg på historisk innkjøpskostnad. Dersom sistnemnde ikkje er tilgjengeleg kan ein ta utgangspunkt i gjenskaftingskostnad, nedjustert for prisstiginga som har vore sidan investeringa vart gjort. Sjå dømer i omtalen av forskrifta § 3 tredje ledd i Kystverket sine merknader til forskrifta.

Det bør difor gjerast eit estimat over eventuelle eksterne og kalkulatoriske rentekostnader, og eventuelle avskrivingskostnader knytt til investeringar i sjøområdet.

Kostnader forbunde med utøving av offentleg mynde etter hamne- og farvasslova

Herøy kommune har lokale forskrifter om både fart, bruk og orden i hamneområda. All ressursbruk knytt til desse, inkludert utarbeiding og revidering av slike og handhevingsoppgåver, kan dekkjast gjennom anløpsavgifta. Det same gjeld all ressursbruk knytt til utarbeiding av forskrift av anløpsavgift, årlege oppdateringar av avgiftssatsane og innkrevjing av anløpsavgift.

Eventuell beredskaps- og oppsynsfunksjonar kommunen måtte utføre for å sikre tryggleik og framkome i kommunen sine sjø- og hamneområde. Til dømes eventuell ressursbruk og kostnader kommunen måtte ha til å fjerne flytande gjenstandar (treverk, båtar som har slite seg mm.) i hamneområder og farlei. I dette ligg også den ressursbruk kommunen måtte ha til tilsyn og sakshandsaming etter hamne- og farvasslova § 40(3), kor det heiter at *"[k]ommunen hvor havnen ligger skal påse at havneanlegg og løsøre som brukes i havnevirkksomheten, er i forsvarlig stand. Kommunen kan gi pålegg om forsvarlig istandsetting eller fjerning av løsøre og havneanlegg som nevnt i første punktum."* Dette tilsynsansvaret som lova her tillegg kommunane, gjeld både andsynes kommunale og private kaianlegg.

Det vert avgrensa mot oppgåver etter annan lovgiving, typisk etter plan- og byggingslova og etter forureiningslovgivinga.

Kostnadane som er nemnte i dette avsnittet vil typisk for ein stor del materialisere seg som relativ til del av kommunetilsette sine lønskostnader/årsverk, men vil også kunne vere (relativ del av) innkjøp av lausøyre som bilar og oppsynsbåt eller innleige av tenester, til dømes juridisk bistand i samband med utarbeiding av forskrifter eller kommunerevisor til bruk for kvalitetssikring av årleg etterkalkulasjon/utarbeiding av anløpsavgiftssatsar.

Estimere kor store kostnader kommunen kan forvente å ha til desse oppgåvene i det komande året. Den delen av eitt eller fleire årsverk som ein ventar vil gå med til desse oppgåvene kan ein likevel legge inn nedanfor, under relativ del av felleskostnader (her; til løn).

Relativ del av felleskostnader

Den relative delen av lønskostnadane til kommunetilsette som arbeider med oppgåvene som er nemnt i avsnitta over kan takast med i avgiftsgrunnlaget. Ein lyt her gjer ei vurdering etter beste skjøn. Typisk vil det vere så og så mange prosent av løna til ein eller fleire tilsette i anlegg- og driftseininga, ettersom kven som utfører slike oppgåver. Det vil også kunne vere ein prosentdel av løna til andre i kommunen som utfører relevante støttefunksjonar, til dømes om økonomikontoret er involvert i samband med innkrevjing av anløpsavgift, ein relativ del av IT-støttefunksjonar osv.

Sameleis gjeld kan ein i avgiftsgrunnlaget ta med ein berekna relativ del av andre felleskostnader til administrasjon som ljøs og varme, straum, eventuell husleige, telefon, kontorrekvisita, køyrety osv. Men merk altså då at den relative prosentdelen ein legg til grunn av slike kostnader, skal spegle kommunen eller anlegg- og driftseininga sin relative ressursbruk på oppgåvene som kan dekkjast med anløpsavgift. Ei mogleg praktisk tilnærming for desse felles administrative kostnadane, kan vere å ta utgangspunkt i kor stor del av anlegg- og driftseininga sine samla årsverk som går med til oppgåver som kan

dekkjast med anløpsavgift. Om ein til dømes kjem til at det er 10 %, ja, så kan 10 % av felleskostnadane til administrasjon leggjast inn i avgiftsgrunnlaget.

På same måte som det ovanfor er gjort greie for at ein i avgiftsgrunnlaget kan ta med avskrivingskostnader og kostnader til bankrente og kalkulatorisk rente for investeringar i sjøområdet, kan relativ del av desse kostnadane også takast med for innkjøp og investeringar som vert gjort i administrasjonsbygg og inventar til dette, felles køyrety osv. Sjå døme i omtalen av forskrifta § 3 tredje ledd i Kystverket sine merknader til forskrifta.

Estimere kor stor del kommunetilsette sine lønskostander som vert nytta til oppgåver som kan dekkjast ved anløpsavgift (sjå over), og kor stor del av andre felles administrasjonskostnader som ein relativ del av kan knytast til oppgåvene som kan dekkjast ved anløpsavgift, inkludert rentekostnader og avskrivningar.

2.3 Den vidare utarbeidinga av anløpsavgiftsgrunnlaget

Ovannemnde fire avsnitt under punkt 2.2 kan utgjere postar i anløpsavgiftsgrunnlaget (ved offentleggjing av avgiftsgrunnlaget, typisk gjennom saksframlegg til kommunestyret som skal vedta den lokale anløpsavgiftsforskrifta, vil ein til kvar post kunne ta inn ei kortfatta forklaring til kva kostnader kvar einskild post inkluderer).

Kostnadsestimata ein kjem til for kvar einskild av dei fire postane, vert då å summere opp i eit samla avgiftsgrunnlag. Det samla avgiftsgrunnlaget er med andre ord eit estimat, ei budsjettering, over kor store kostnader ein i det komande året forventar å ha til oppgåver som kan dekkjast ved anløpsavgift.

Basert på dette samla kostnadsestimatet/avgiftsgrunnlaget kan ein så berekne avgiftsatsane som kan setjast inn i punkt 2.2 i den lokale anløpsavgiftsforskrifta, jf. at ein då må halde dette estimatet over kostnadane/"inntektsbehovet" opp i mot forventa tal på anløp og forventingar til kor mykje samla bruttotonnasje som vil gjere anløp. Denne berekninga må berre gjerast etter beste skjøn, då det sjølvstakt er usikkert kor mange anløp som vil kome og desse sin tonnasje. Om de ynskjer kan vi yte bistand til denne konkrete berekninga/utrekninga.

Når ein for kvart av dei komande åra skal fastsetje anløpsavgiftssatsane for det komande året, vil ein måtte føreta ein etterkalkulasjon, jf. også kravet etter § 7 i forskrifta om berekning av anløpsavgift. Ein vil då føre fram under- eller overskot frå året som har gått til neste, og eventuelt gjere ei justering av avgiftsatsane dersom det har vore større avvik mellom kostnader og inntekter.

Som allereie skissert over, tilrår eg at det i saksframlegg til kommunestyret (når ein legg fram sak om fastsetjing av den lokale anløpsavgiftsforskrifta med avgiftssatsar) set opp eit slikt førehandsestimat/avgiftsgrunnlag (sjølvkostbudsjett). På den måten vil ein også "ukvitte" høyringsinnspela frå Kystverket, NHO Sjøfart og Nordisk Legal Services.

3 . VEDERLAG FOR HAMNETENESTER

Innkrevjing av vederlag for bruk av kommunen sin kaiinfrastruktur og hamnesikringstenestene (ISPS) som kommunen leverer, vert gjort i medhald av at kommunen er eigar av hamneanlegga. Eigedommsretten (privatautonomien) er grunnlag for

vederlagsinnkrevjinga, ikkje eit særskilt lovheimelsgrunnlag. Ved hamne- og farvasslova av 2009 vart den gamle hamneavgiftsstrukturen avvikla, og prising av hamnetenester er difor i utgangspunktet gjenstand for "fri" prisfastsetjing, berre underlagt dei skrankane som prisfastsetjinga i næringslivet elles er underlagt og alminnelege forvaltningsrettslege krav til at ei kommune må opptre sakleg og ikkje forskjellshandsame brukarane osb.

Etter det eg kan sjå finn eg ikkje at dykkar utkast til prisar og vilkåra skulle vere noko problematisk i så måte, då det er objektivt utforma basert på farty sine mål og lasttypar. Det vert heller ikkje skilt mellom fartytypar eller fartya si geografisk tilhørslse.

For kai- og varevederlaga, vederlaga for sal av straum og vatn og ISPS-gebyret, gjeld det difor ikkje noko krav om kostnadsorientering (sjølvkostkrav) slik som for anløpsavgifta. Ein kan difor velje å berekne seg fortjeneste, om det er ynskjeleg. Til dømes for å legge seg opp "buffer" og midlar for komande vedlikehaldsutgifter og investeringar.

Med referanse til høyringsinnspellet frå Herøy Fiskarlag kan det nemnast at det ikkje er noko i vegen for å også tilby ein alternativ fast årspris for bruk av dei kommunale kaianlegga i Herøy (årspris for kaivederlaget). I tilfelle vil eg då tilrå at også vilkåra for denne vert nøytralt utforma, slik at alle farty/reiarlag som ynskjer kan inngå ein slik avtale, uavhengig av om fartyet er heimehøyrande i Herøy eller ikkje (men i praksis vil det sjølvstakt vere mest aktuelt for heimehøyrande farty). Også storleiken på ein eventuell årspris bør differensierast etter fartyet sine mål, til dømes etter same intervall som i punkt 3.1 i utkastet til prisar og vilkår. Ved tilbod om fast årspris bør også denne årsprisen stå i eit rimeleg forhold til prisen for einskildanløp, slik at ikkje prisen for sistnemnde framstår som diskriminerande i forhold til årsprisbeløpet – likevel slik at ein kan gje ein viss "kvantums-/volumrabatt". Ved berekninga av ein slik eventuell årspris kan ein til dømes ta utgangspunkt i eit tenkt gjennomsnittleg tal på anløp ved kommunale kaianlegg for eit "heimehøyrande farty" og multiplisere det med kaivederlagsprisen for einskildanløp (innanfor dei ulike storleikskategoriane i punkt 3.1 i utkastet til prisar og vilkår) – før ein trekkjer frå ein passende rabatt på 20-30 %. Men sistnemnde setning er altså berre eit døme på korleis ein kan gjere dette utan å kome i konflikt med krav til saklegheit og likehandsaming. Dette må sjølvstakt vektast opp i mot kommunen sine behov/ynskjer om inntekter frå hamneanlegga og andre lokal- og næringspolitiske omsyn.

I mange hamner er det praksis for at ein gjennom ISPS-gebyret berre siktar mot å dekkje inn kostnadene ein har til denne verksemda, typisk inngjerding av hamneområdet, eventuell innleige av vektarar, kursing av personell, åtgangskort mm., utan å berekne seg fortjeneste. Dette fordi ISPS-krava er noko skipsfarta og hamnene vert lovpålagde utan at det i utgangspunktet er ei teneste som skipsfarta har behov og betalingsvilje for. Men i utgangspunktet står de altså fritt i å ta stilling til om de ynskjer at ISPS-gebyret meir eller mindre presist skal spegle reelle kostnader, eller om de vil berekne dykk noko fortjeneste i forholdet mellom ISPS-kostnader og -inntekter.

Dersom gjennomgangen av anløpsavgiftsgrunnlaget syner at kommunen har vesentleg lægre kostnader som kan dekkjast ved anløpsavgift enn lagt til grunn i saksframlegget (NOK 2 966 000), kan det resultere i ynskje/behov for å i staden ta inn større inntekter gjennom vederlaga. I samsvar med det eg har gjort greie for her i punkt 3, vil det i utgangspunktet vere fullt høve til å legge på prisen på vederlaga for å "kompensere" for manglande anløpsavgift. Om det vil vere lokal- og næringspolitisk ynskje om det er sjølvstakt eit anna spørsmål.

* * * *

Advokatfirmaet Steenstrup Stordrange DA

Lennart Garnes (sign.)
Senioradvokat



KYSTVERKET



Kystverket



Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift

Dato	FOR-2010-12-20-1762
Departement	Samferdselsdepartementet
Publisert	I 2010 hefte 14
Ikrafttredelse	01.01.2012
Sist endret	
Endrer	
Gjelder for	Norge
Hjemmel	LOV-2009-04-17-19-§8, LOV-2009-04-17-19-§25, LOV-2009-04-17-19-§52
Kunngjort	28.12.2010 kl. 15.20
Korttittel	Forskrift om beregning og innkreving av anløpsavgift

Hjemmel: Fastsatt av Fiskeri- og kystdepartementet (nå Samferdselsdepartementet) 20. desember 2010 med hjemmel i lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann § 8, § 25 og § 52.

§ 1. (virkeområde)

Forskriften gjelder for de kommuner som beregner og innkrever anløpsavgift med hjemmel i lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann (havne- og farvannsloven) § 25. Forskriften regulerer beregning og innkreving av slik anløpsavgift.

§ 2. (avgiftsplikt)

Kommunen kan i forskrift bestemme at fartøy som anløper havn i kommunen skal betale anløpsavgift til kommunen, jf. havne- og farvannsloven § 25. Anløpsavgiften skal ilegges per anløp. Med et anløp menes en inn- og utseiling. Ved flere anløp til havn i kommunen i løpet av samme døgn, ilegges avgift kun en gang.

Unntatt fra plikt til å betale anløpsavgift er:

- fartøy med største lengde under 15 meter
- bergings- og isbryterfartøyer i forbindelse med berging og isbryting
- orlogsfartøy, norske og utenlandske
- Kystverkets fartøy i forbindelse med arbeid i farvannet
- Sysselfmannen på Svalbards tjenestefartøy og Norsk Polarinstitutt's fartøy i forbindelse med arbeid i farvannet på Svalbard
- fartøy som anløper havn på grunn av skade eller nødtilstand og fartøyet ikke laster, lossar eller tar om bord passasjerer.

Kommunen kan fritta andre fartøy enn de som er nevnt i andre ledd fra plikten til å betale anløpsavgift.

§ 3. (kostnader som dekkes av anløpsavgiften)

Anløpsavgiften skal bare dekke kommunens kostnader knyttet til sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde, samt utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i eller i medhold av havne- og farvannsloven. Dette kan være kostnader til navigasjonsinnretninger, investeringer og vedlikehold i farleden, fjerning av hindringer i farvannet, oppsynsfunksjoner, isbryting og fastsettelse og håndhevelse av ordensforskrifter.

Felleskostnader til administrasjon skal beregnes og fordeles slik at anløpsavgiften bare belastes med sin relative andel av felleskostnadene.

Avskrivning og renter regnes som kostnad. Avskrivninger beregnes ved å fordele investeringskostnaden jevnt over investeringens levetid. Ved intern finansiering kan det beregnes kalkulatorisk rente begrenset oppad til effektiv rente på statsobligasjoner med tre års gjenstående løpetid tillagt ett prosentpoeng.

Kostnader som kan dekkes av saksbehandlingsgebyr etter havne- og farvannsloven § 6 eller gebyr for kontrolltiltak og tilsyn etter havne- og farvannsloven § 54, samt kostnader som refunderes av andre, skal holdes utenfor beregningsgrunnlaget.

Ved tvil avgjør Kystverket hvorvidt en kostnad kan dekkes av anløpsavgiften.

§ 4. (beregning av anløpsavgift)

Anløpsavgiften skal beregnes på bakgrunn av fartøyets bruttotonnasje (BT) slik den er angitt i fartøyets internasjonale målebrev som er i henhold til Den internasjonale konvensjonen om måling av fartøyer av 1969. Dersom fartøyets BT ikke fremgår av målebrevet, fastsettes denne av kommunen basert på beregning av BT for tilsvarende fartøy.

Det kan fastsettes en minimumsavgift istedenfor avgift beregnet på grunnlag av fartøyets BT.

§ 5. (rabattordninger)

Kommunen kan fastsette rabattordninger, herunder årsavgift eller sesongavgift.

§ 6. (innføring og endring)

Innføring og endring av anløpsavgiften bør skje med virkning fra 1. januar.

§ 7. (etterkalkulasjon)

Kommunen skal for hvert år foreta en etterkalkulasjon som viser inntekt fra anløpsavgiften og de kostnader som skal dekkes av anløpsavgiften. Ved utarbeidelsen av etterkalkylen skal føringen av kostnadene følge de samme prinsippene som ble benyttet ved beregning av anløpsavgiften for det enkelte år. Fordeling av kostnader skal være dokumentert og etterprøvbart.

Anløpsavgiften skal ikke gi økonomisk overskudd. Kommunen kan fremføre 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.

§ 8. (tilsyn)

Kystverket fører tilsyn med at bestemmelsene i forskriften blir overholdt.

I forbindelse med Kystverkets tilsyn, kan Kystverket kreve at kommunen fremlegger avstemt regnskap og annen relevant dokumentasjon. Slik dokumentasjon skal kunne kreves fremlagt innen en måned etter at årsregnskapet er avlagt og revidert av revisor.

§ 9. (forvaltningstiltak)

Kystverket kan iverksette forvaltningstiltak etter havne- og farvannsloven kapittel 10 overfor kommunene ved brudd på bestemmelsene i denne forskriften.

§ 10. (innkreving av anløpsavgift)

Kommunen kan gi forskrift om at eiere eller operatører av havner eller havneterminaler som er organisert som eget rettssubjekt, skal innkreve anløpsavgift på vegne av kommunen mot særskilt godtgjørelse til dekning av kostnadene ved innkrevingen.

§ 11. (betalingsplikt)

Rederen og agenten svarer solidarisk for anløpsavgiften, jf. havne- og farvannsloven § 25 fjerde ledd.

§ 12. (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 kommunen.

§ 13. (ikrafttredelse)

Forskriften trer i kraft 1. januar 2012.

PRISAR OG VILKÅR FOR BRUK AV KOMMUNALE HAMNEANLEGG I HERØY KOMMUNE

1. Orientering om prissystemet

1.1 Sikkerheitsgebyr og avfallsgebebyr

Når skip med sikrings sertifikat (SSC) nyttar Mjølstadneset Hamneterminal skal det betalast sikkerheitsgebyr (ISPS-gebyr).

Skip som anløper Mjølstadneset Hamneterminal og almenningsskaiene i Fosnavåg (indre og ytre almenningsskai) skal betale avfallsvederlag (skipsrenovasjon). Sjå pkt. 2 for oversikt over satsar.

1.2 Bruk av hamna sin infrastruktur

Vederlag for infrastruktur er betaling for bruk av kai, kaiareal og anna som tilhøyrer Herøy kommune. Følgjande priskategoriar inngår i denne gruppa.

- Kaivederlag – Betaling for bruk av kaier (sjå pkt. 3.1.)
- Varevederlag – Betaling for bruk av kaiareal for lasting og lossing samt mellomlagring av gods før lasting/etterlossing (sjå pkt. 3.2.)

1.3 Sal av vare og tenester

Herøy kommune tilbyr diverse varer og tenester til skipsfarta og andre hamnebrukarar. Sjå pkt. 4.

1.4 Sakhandsamingsgebyr

I henhold til Lov om havner og farvann nr. 19 §§ 6 og 54. med tilhøyrande forskifter er det gitt adgang til å innkreve sakshandsamingsgebyr. Til dekning av Herøy kommune sine nødvendige kostnader i samband med handsaming av søknader om løyve etter Lov om havner og farvann § 27 og forskrifter gitt i medhald av lova, skal tiltakshavar betale gebyr.

Gebyra skal betalast før sakshandsaminga startar. Sakshandsaminga vil ta til når innbetaling av gebyr er registrert.

Innbetalt sakshandlingsgebyr vil ikkje bli refundert ved avslag på søknad.

Gebysatsar sjå pkt. 5.

2. Sikkerheitsgebyr og avfallsgebyr

Gjeldande ISPS- og avfallsgebyr (skipsrenovasjon) i Herøy kommunme, eks. mva.

- ISPS-gebyr: kr. 200,- pr. anløp
- Avfallsgebyr: kr. 300,- pr. anløp. Farleg avfall, kloakk og lasterestar må handterast av godkjend renovatør som vert bestilt og fakturert i kvart enkelt tilfelle.

3. Bruk av Mjølstadneset Hamneterminal og Indre allmenningsskai i Fosnavåg

Alle prisar er ekskl. mva.

3.1 Kaivederlag, kommersielle anløp

Alle fartøy eller flytande innretningar som fortøyer ved Mjølstadneset Hamneterminal og Indre allmenningsskai i Fosnavåg, skal betale kaivederlag. Fartøy som fortøyer utanfor anna fartøy, betalar kaivederlag som om det var fortøyd ved kaia.

Kaivederlag skal betalast sjølv om fartøyet ligg ved kaia utan at det foregår lossing eller lasting.

Kaivederlag vert berekna etter fartøyets bruttotonnasje(BT). For fartøy som ikkje er målt eller har gyldig målebrev fastset Herøy kommune fartøyet sin tonnasje etter skjønn.

BRUTTOTONNASJE	INTERVALL	SATS PR. TONN	TOTALT BELØP
For dei fyrste 300 BT	1 - 300	kr. 0,56	kr. 168
For dei neste 300 BT	301 - 600	kr. 0,45	kr. 303
For dei neste 600 BT	601 - 1 200	kr. 0,33	kr. 501
For dei neste 800 BT	1 201 - 2 000	kr. 0,31	kr. 749
For dei neste 1 000 BT	2 001 - 3 000	kr. 0,23	kr. 979
For dei neste 2 000 BT	3 001 - 5 000	kr. 0,22	kr. 1 419
For dei neste 5 000 BT	5 001 - 10 000	kr. 0,18	kr. 2 319
For dei neste 10 000 BT	10 001 - 20 000	kr. 0,15	kr. 3 819
For dei neste 10 000 BT	20 001 – 30 000	kr. 0,49	kr. 8 719
For dei neste 20 000 BT	30 001 – 50 000	kr. 0,45	kr. 17 719
For alt over 50 000 BT	Over 50000	kr. 0,36	-----

Minstepris kr 200,- pr. døgn

3.2 Varevederlag

Varevederlag vert rekna etter vekt (i tonn) eller pr. lasteeining. Dette gjeld for alle varer som vert frakta med skip over Mjølstadneset hamneterminal og indre allmenningkai i Fosnavåg.

Prisar for varer over kai:

- Bulklast: kr 6,00 pr. tonn
- Blokkstein og små betongkonstruksjonar: kr 6,00 pr. tonn
- Varer i container: kr 100,- pr. container
- Båtar: kr 100,- pr. stk.
- Motorkøyretøy: kr 100,- pr. stk
- Øvrige varer: kr 10,00 pr. tonn

Vederlaget skal bereknast utfrå vara si **bruttovekt**, når forholdet vekt/kubikk er større enn ½. Og utfrå vara sin **bruttokubikk**, når forholdet vekt/kubikk er mindre enn ½. Dersom dei ovannemnde priskategoriane ikkje er relevante, kan det avklarast prisar spesielt.

Varevederlaget inkluderer rett til å lagre last i 48 timar før/etter lasting/lossing.

Dersom varer vert liggande på kaiområdet utover dette, kjem følgjande tillegg.

- Containerar: kr 150,- pr. container pr. døgn
- Båtar/køyretøy/store konstruksjonar: kr 150,- pr. stk. pr. døgn
- Øvrige varer (stykkgods): kr 15,00 pr. tonn pr. døgn

Minsteavgift kr 150,- pr. døgn.

4. Sal av varer og tenester

Alle prisar er ekskl. mva.

For levering av tenester utanom ordinær arbeidstid kjem følgjande gebyr i tillegg til leveransen.

- I tidsrommet kl. 16:00 – 21:00 måndag – fredag kr 1.000,- pr gong.
- I tidsrommet kl. 21:00 – 08:00 måndag – fredag samt på laurdagar, søndagar og øvrige helligdagar: kr 1.850,- pr. gong

4.1 Sal av ferskvatn

Ferskvatn vert levert til skip etter målt kvantum.

- Pris kr 12,00 pr. m³,

4.2 Sal av straum

- Pris kr 1,50 pr. kWh.

Merknad:

Ingen kan kople seg til straumnettlet utan løyve frå Herøy kommune. Målar avlesast av hamneoperatør ved tilkopling og fråkopling.

5. Sakhandsamingsgebyr

Satsar for sakhandsaming etter lov om havner og farvann:

Gebyrtype

- Sakshandsamingsgebyr “enkle” tiltak kr. 1.500,- pr. søknad
- Sakshandsamingsgebyr “enkle” tiltak m/synfaring kr. 2.500,- pr. søknad
- Sakshandsamingsgebyr, større tiltak kr. 2.500,- pr. søknad
- Sakshandsamingsgebyr, større tiltak m/synfaring kr. 4.000,- pr. søknad

6. Diverse informasjon

6.1 Informasjon om ordning for skipsrenovasjon (avfallsordning)

Levering av avfall ved anløp skal avtalast på førehand ved å kontakte hamneoperatør, sjå pkt. 6.5.

Oljeavfall, lasterestar og kloakk frå skip skal leverast til avfallsfirma. Kontakt hamneoperatør for nærmare informasjon om avfallsordninga og/eller formidling av avfallsfirma for mottak av oljeavfall, lasterestar og kloakk frå skip.

6.2 Krantenester

Herøy kommune har ikkje eigne kraner.

6.3 Bestilling av ferskvatn og straum

- Bestilling av vatn for levering på laurdagar, søn- og helligdagar må skje seinast kl. 13:00 på fredagar eller siste ordinære virkedag før helligdag.
- Avbestilling av vasslevering utanom ordinær arbeidstid må skje innan kl. 14:00 siste arbeidsdag.
- Same vilkår gjeld for tilkalling av hamneoperatør ved bestilling av straum.

6.4 Forretningsvilkår

For utfyllande informasjon vert det vist til vedlagte «Vilkår for hamnetenester i Herøy kommune».

Herøy kommune
postmottak@heroy.kommune.no

Vår dato: 06.02.2017
Deres dato: 22.12.2016
Vår referanse: FS
Deres referanse: 2013/883

HØRINGSUTTAELSE TIL 2. GONGS OFFENTLEG HØYRING - FRAMLEGG TIL FORSKRIFTER OG REGULATIV MED SIKTE PÅ INNFØRING AV HAMNEAVGIFTER I HERØY KOMMUNE

Vi viser til ovennevnte høring av avgiftsregulativ, med høringsfrist 6. februar 2017.

NHO Sjøfart representerer ca 30 rederier som seiler innenriks, herunder rederier med rutegående passasjerfartøyer.

Vi viser til høringsuttalelse fra Nordisk Legal Services (NLS) av i dag. Vi slutter oss til denne uttalelsen, med tilleggsbemerkinger som følger:

Dokumentasjon

Havneplanen som ligger til grunn for beregningene av anløpsavgift er lite spesifikk. Som NLS også anfører, er det ikke gitt tilfredsstillende begrunnelse for avgiftsvedtaket. Dette gjør det vanskelig å kommentere enkeltpostene kommunen mener skal inngå i selvkostregnskapet som ligger til grunn for anløpsavgiften.

Kommunen viser til at det skal foretas årlig etterkalkulasjon av anløpsavgiften. Dette følger av forskrift om beregning og innkreving av anløpsavgift:

§ 7.(etterkalkulasjon)

Kommunen skal for hvert år foreta en etterkalkulasjon som viser inntekt fra anløpsavgiften og de kostnader som skal dekkes av anløpsavgiften. Ved utarbeidelsen av etterkalkylen skal føringen av kostnadene følge de samme prinsippene som ble benyttet ved beregning av anløpsavgiften for det enkelte år. Fordeling av kostnader skal være dokumentert og etterprøvable.

Anløpsavgiften skal ikke gi økonomisk overskudd. Kommunen kan fremføre 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.

NHO Sjøfart påpeker at etterkalkulasjonen er en kontrollmekanisme og sikkerhetsventil, som gjør det mulig å korrigere for feil og svakheter i foregående regnskapsår. Det virker som kommunen legger til grunn at plikten til å foreta etterkalkulasjon fritar for plikten til forsvarlig saksbehandling av avgiftsvedtaket.

Som NLS påpeker, har Kystverket i flere uttalelser konkretisert kravene til saksbehandling i denne type saker. Det savnes altså et konkret oppsett av budsjettpostene som danner grunnlaget for anløpsavgiften i første avgiftsår.

Innretning av anløpsavgiften

I følge Hurtigrutens beregninger, vil rederiet stå for ca 60 % av kommunens andel av den totale anløpsavgiften. Når en så stor andel av kommunens inntekter fra anløpsavgift faller på ett enkelt rederi, er det åpenbart myndighetsmisbruk. Urimeligheten forsterkes ved at rederiet overhodet ikke har nytte av de tiltakene kommunen planlegger å finansiere gjennom avgiften. Så langt vi kan se, er ikke fordelingen av avgiftsbyrden mellom ulike fartøysegmenter eller enkeltrederier kommentert av kommunen i saksforberedelsen, med unntak av kommentaren til innspill fra Herøy Fiskarlag. Der kommenterer kommunen at det ikke er ønskelig med rabattordninger, da dette vil redusere inntektsgrunnlaget.

Mange av tiltakene i havneplanen fra 2001 tilgodeser bare en begrenset krets av fartøyer. Dette er dels også fartøyer som på grunn av størrelse og driftsmønster i liten eller ingen grad, kommer til å bidra med inntekter til kommunen gjennom anløpsavgift. I kommunens saksprotokoll heter det:

"Frå sentralt hald vert det påpeikt at kommunen må utnytte inntekspotensialet sitt. Innføring av hamneavgifter er ein måte å gjere det på. Målsetjinga med innføring av hamneavgifter er å få midlar til å vidareutvikle Herøy hamn. Både i form av tiltak i kommunen sitt sjøområde og på kaisida inkludert betre service til sjøfarande."

Denne og andre uttalelser i saksprotokollen viser at det er utnyttelse av inntekspotensialet som er det styrende for kommunen ved innretning av avgiften. NHO Sjøfart mener at kommunen tar feil når den legger til grunn at inntekspotensialet skal utnyttes. Det foreligger ingen slike føringer for sjøtransportsektoren. Tvert imot, har Stortinget pålagt regjeringen å utarbeide en egen nærskipfartsstrategi for å støtte opp om målene om mer sjøtransport. Stortinget har også fastsatt konkrete mål for overføring av gods fra vei til sjø og bane. Videre er statlige avgifter for sjøtransporten redusert de siste årene.

Det er altså ingen sentrale føringer som tilsier at kommunene skal opprette avgiftsregulativer med den konsekvens at nyttetraffic som i liten grad benytter kommunens farleder, betaler for lokale farvannstiltak.

Det er også vist til at avgiftene skal benyttes til tiltak på kaisiden. Dette er i tilfelle en bruk av avgiftsmidler som ikke er forenlig med havne- og farvannsloven § 25.

Avslutning

NHO Sjøfart mener at saken ikke er tilstrekkelig opplyst. Det er ikke mulig å vurdere grunnlaget for selvkostregnskapet ut fra saksdokumentene.

Under enhver omstendighet, foreligger det myndighetsmisbruk, da konsekvensen av forskriften er at ett enkeltrederi skal dekke store deler av anløpsavgiften.

Dersom forslaget til forskrift vedtas, vil denne være ugyldig både på grunn av saksbehandlingsfeil og på grunn av innholdet.

Når det gjelder den store andelen av avgiften som faller på Hurtigruten, nevnes det avslutningsvis at NHO Sjøfart har bedt Kystverket gjennomføre tilsyn hos en kommune der et annet rederi er utsatt for tilsvarende. Saken er fortsatt til behandling i Kystverket.

Vennlig hilsen
NHO Sjøfart



Frode Sund
ass. dir.

Kopi: Kystverket



Karl Even Rygh, adm. direktør, advokat
Knut Erling Øyehaug, advokat, lic. jur.
Lasse Brautaset, attorney, USA
Susan Clark, attorney, USA
Egil André Berglund, advokat
Michael Brooks, solicitor, England
Magne Andersen, advokat
Joanna Evje, barrister, England
Joanne Conway-Petersen, solicitor, England
Norman Hansen Meyer, advokat
Paige Young, attorney, USA, solicitor, England
Ylva MacDowall Hayler, advokat
Anders Evje, advokat
Mats E. Sæther, advokat
Caroline Whalley, solicitor, England
Ola Granhus Mediås, advokatfullmektig
Heidi Fredly, advokatfullmektig
Vicki Tarbet, solicitor, England
Benedicte Haavik Urrang, advokat

Nordisk Legal Services Pte. Ltd.
Tom Pullin, managing director, solicitor, England
Camilla Bråfelt, senior claims handler
Jude McWilliams, solicitor, England
Eileen Lam, solicitor, England

Herøy kommune

E-post: postmottak@heroy.kommune.no

Kopi:

Kystverket

E-post: post@kystverket.no

NHO Sjøfart v/ Frode Sund

E-post: frode.sund@nhosjofart.no

Dette brevet er kun sendt via e-post

Deres ref.:

Vårt saksnr.: 20151043 MES

Dato: 6. februar 2017

Vennligst oppgi saksnr. i all korrespondanse

Andregangs høring for utkast til forskrifter og regulativ med sikte på innføring av havneavgifter i Herøy kommune – høringsuttalelse

1. Innledning

Vi viser til e-post datert 23. desember 2016 vedrørende andregangs høring for forslag til forskrift og regulativ med sikte på innføring av havneavgifter i Herøy kommune. Høringsfristen er satt til 6. februar 2017. Nordisk Legal Services representerer Hurtigruten AS.

Av det reviderte forslaget til forskrift og regulativ fremgår det at Herøy kommune fortsatt tar sikte på å innføre anløpsavgift for skip som anløper havner i Herøy kommune. Hurtigruten anløper som kjent privat kai i Torvik med både nordgående og sørgående fartøy, og har følgende innvendinger og kommentarer til utkastet.

2. Manglende dokumentasjon av kostnader

Som nevnt i vår høringsuttalelse datert 20. mars 2015, som ble inngitt i forbindelse med første høringsrunde, kan anløpsavgift etter havne- og farvannsloven § 25 kun benyttes for å dekke kommunens kostnader knyttet til utøvelse av offentlig myndighet etter havne- og farvannsloven, samt kostnader for å legge til rette for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde.

En forutsetning for å kunne kreve anløpsavgift, er følgelig at kommunen har kostnader som nevnt i havne- og farvannsloven § 25, og at dette kan dokumenteres.

I høringsuttalelsen påpekte vi at kommunen ikke hadde dokumentert at de hadde kostnader som kunne dekkes via anløpsavgiften – i alle tilfelle ikke kostnader på det nivået nevnt i høringsdokumentene. I de reviderte høringsdokumentene er de estimerte kostnadene noe nedjustert,



men vi kan fortsatt ikke se at kommunen har dokumentert disse kostnadene eller i tilstrekkelig grad spesifisert hvilke kostnader som skal finansieres via anløpsavgiften.

I denne forbindelse kan vi vise til følgende uttalelser i Kystverkets høringsuttalelse datert 20. november 2015 til Ålesundregionens havnevesens forslag til lokal forskrift om anløpsavgift for 2016:

«Pkt. 2.2 regulativ for anløpsavgift: Det er ikke mulig å vurdere om avgiften er på rett nivå. Selvkostbudsjett, trafikkprognose og beregning av avgift basert på forannevnte bør følge med høringsdokumentene. Det samme gjelder nærmere (tekstlig) beskrivelse av hvilke kostnader kommunen har tenkt å finansiere med anløpsavgift, herunder hvilke løpende oppgaver og konkrete farvannsprosjekter som er planlagt i 2016. Når det gjelder årsverk (hele eller deler) som finansieres med avgift, må de konkrete arbeidsoppgavene som skal utføres og som skal finansieres med anløpsavgift, beskrives. Vi understreker i denne forbindelse at det kun er farvannsuppgaver utenfor hovedled og biled havnen kan finansiere med avgift. Videre er det ikke adgang til å finansiere havneutbygging (inkl. utdyping ved kai) eller havnevirksomhet (med unntak av myndighetsutøvelse) med anløpsavgift.»

Som det fremgår av det som er sagt ovenfor, skal høringsnotatet inneholde en «nærmere (tekstlig) beskrivelse» av hvilke kostnader kommunen har tenkt til å finansiere med anløpsavgiften, herunder «løpende oppgaver og konkrete farvannsprosjekter». Slik Hurtigruten ser det, er de reviderte høringsdokumentene ikke tilstrekkelig spesifikke med hensyn til hvilke konkrete oppgaver og farvannsprosjekter som skal finansieres med avgiften.

Vi viser blant annet til at post 1 av selvkostoppsettet estimerer utgifter på NOK 2.067.000 knyttet til «navigasjonsinnretninger, investering og vedlikehold i farleia», med videre henvisning til kommunens havneplan fra 2001.

Vi savner imidlertid en spesifisering av hvilke navigasjonsinnretninger som finnes i Herøy kommunes sjøområder, samt informasjon om hvorvidt kommunen har hatt kostnader til navigasjonsinstallasjoner eller andre farledstiltak som trafikken til og fra terminalene har hatt nytte av.

Havneplanen nevner en rekke tiltak og utbedringer, og vi savner i lys av dette en nærmere spesifisering av hvilke konkrete farvannsprosjekter som er planlagt i 2017. Vi noterer for øvrig at en rekke av havneplanens tiltak og utbedringer synes å relatere seg til utdyping. I den forbindelse nevner vi at utdyping ved kai som har sammenheng med havneutbygging ikke kan dekkes gjennom anløpsavgiften. Vi viser her til det som er sagt over, hvor Kystverket uttrykkelig fastslår at «*det ikke adgang til å finansiere havneutbygging (inkl. utdyping ved kai) ... med anløpsavgift*».

Det er viktig at dette gjøres riktig fra starten. Følgene av å kreve inn anløpsavgift for uvedkommende kostnader er at beløpet senere må betales tilbake. I den såkalte Stranda-saken måtte kommunen i ettertid betale tilbake nesten 80 prosent av det innkrevde. Vi viser også til Kystverkets vedtak av 27. juni 2016 overfor Kristiansund og Nordmøre Havn IKS om pålegg om retting og stansing av innkreving av anløpsavgift, hvor Kystverket konkluderte med at havnen hadde krevd



inn NOK 18.098.013 for mye i anløpsavgift. Kystverket påla havnen å stanse innkrevingen, samt tilbakeføre de NOK 18.098.013 til brukerne.

3. Hurtigrutens estimerte andel av anløpsavgiften er for høy

Dersom det foreslåtte forskriftsforslaget blir vedtatt, vil Hurtigruten etter egne beregninger årlig bli avkrevd om lag NOK 1.500.000 i anløpsavgift for sine anløp til Torvik. Dette utgjør 60 % av den totale anløpsavgiften Herøy kommune planlegger å innkreve i 2017.

Slik Hurtigrutens ser det, kan ikke kommunen gyldig vedta å kreve inn nesten all anløpsavgift fra ett rederi, som til overmål bruker statlig farled og går til privat kai.

Hurtigruten legger derfor til grunn at de enten helt eller delvis blir fritatt for plikten til å betale en eventuell anløpsavgift, eller at de blir gitt en lav årspris i tråd med anløpsavgiftsforskriften § 5. Avgiften kan for eksempel settes til et beløp som på rederibasis ville tilsvare fem eller 10 anløp i måneden. Avgiften kan, slik Hurtigruten ser det – med forbehold om at de ikke fullt ut kjenner trafikkmonsteret for skip som anløper havner i kommunen – ikke utgjøre mer enn 10 prosent av den totale anløpsavgiften i kommunen uten å medføre forvaltningsrettslig myndighetsmisbruk. Når det gjelder myndighetsmisbrukslærens anvendelse på kommunale havner viser vi til Stranda-dommen fra Høyesterett (Rt-2015-795) og tingrettens dom i tvisten mellom Bodø havn og Hurtigruten. Disse prinsippene gjelder med større styrke i vår sak, fordi anløpsavgiften er en avgift og ikke et kommersielt vederlag slik som i Stranda- og Bodø-sakene.

Vi kan i denne forbindelse også vise til Kystverkets kommentar til anløpsavgiftsforskriftens § 5, hvor det eksplisitt uttales at avgiften også kan differensieres avhengig av hvor mye av farvannet fartøyene bruker:

«Kommunen kan for eksempel fastsette måneds-, sesong- og årsavgift i stedet for betaling per anløp i havn i kommunens sjøområde. Dette vil kunne gi innsparinger for fartøy med hyppige anløp, som rutegående trafikk og linjetrafikk. (...)

Videre vil det være mulig å differensiere anløpsavgiften avhengig av «hvor mye» av farvannet fartøyene bruker. Det vil si at kommunene kan differensiere avgiften på bakgrunn av at det koster mindre å anløpe en havn som ligger i et område hvor kommunen har små kostnader til sikkerhet og fremkommelighet i farleden, mens det kan koste mer å anløpe en havn hvor kommunen har store kostnader til dette.»¹ (vår understrekning)

Basert på dette mener Hurtigruten at kommunen plikter å fritta dem for anløpsavgift eller å gi dem en lav årspris i tråd med anløpsavgiftsforskriften § 5.

3. Oppsummering

Etter Hurtigrutens skjønn gir ikke dokumentasjonen som er gjort tilgjengelig gjennom den nye høringen grunnlag for å innkreve anløpsavgift. Kommunen har ikke sannsynliggjort at de har slike

¹ Kystverkets kommentarer er tilgjengelig på <http://www.kystverket.no/globalassets/regelverk/havne-og-farvannsloven/merknader-til-bestemmelsene-i-forskrift-om-kommunenes-beregning-og-innkrevning-av-anlopsavgift.pdf>



Nordisk Legal Services

kostnader til myndighetsutøvelse og tilrettelegging for sikkerhet og fremkommelighet i sjøområdene som er grunnvilkåret for å kreve anløpsavgift. Slik Hurtigruten ser det, vil en forskrift basert på de reviderte høringsdokumentene være ugyldig grunnet saksbehandlingsfeil og innholdsmangler.

I lys av manglene påpekt over, er Hurtigruten fortsatt bekymret for at innføringen av anløpsavgift er basert på et ønske om å realisere det «inntekspotensialet» kommunen refererte til i de opprinnelige høringsdokumentene, og at formålet først og fremst er å videreutvikle generell havnedrift og vedlikehold. Anløpsavgiften kan ikke brukes til å dekke slike kostnader.

I den grad kommunen sender ut en oppdatert høring med tilstrekkelig informasjon, og derigjennom sannsynliggjør at de kan kreve anløpsavgift, mener Hurtigruten at kommunen plikter å frita dem for anløpsavgift eller å gi dem en lav årspris i tråd med anløpsavgiftsforskriften § 5. Vi viser her til våre kommentarer i avsnitt 2.

Avslutningsvis nevner vi for ordens skyld at unndragelse av avgiftsbetaling ikke er straffbart, og at siste setning i forskriftsforslagets punkt 3.2 derfor uansett må fjernes.

Hurtigruten ser frem til å motta bekreftelse på at innvendingene over er tatt til følge.

Med vennlig hilsen

Nordisk Legal Services

Heidi Fredly

Ansvarlig advokat: Mats E. Sæther

HAMN - sjølvkostbudsjett løn og drift - detaljert

Post	Tekst	Kr.	Merknad
1	Fast løn	247 500	50% stilling
2	Pensjon	49 500	
3	Arbeidsgjevaravgift	41 085	
4	Forsikring	425	
5	Arbeidskle	3 000	
6	Kursutgifter	10 000	
7	Telefoni	3 000	
8	Husleige	3 500	
9	Reiseutgifter	20 000	
10	Reinhald	6 400	
11	Diettgodtgjering	2 000	
12	Kjøp av tenester	170 000	Ålesund hamn - registrering av anløp og fakturering *)
Totalt		556 410	

*)Minimumsbeløp oppgitt i samtale med Ålesund hamn, omfattar også del av kostnad med programvare . Avgift i forhold til antal anløp.

FORSKRIFT OM ANLØPSAVGIFT FOR HERØY KOMMUNE

1. Innleiing

1.1 Heimel

Anløpsavgift er fastsett i henhold til lov 2009-04-17 nr. 19: Lov om havner og farvann (Havne- og farvannslova 2009) § 25 med tilhørende forskrifter.

1.2 Sjøområdet og avgiftdekning

Herøy kommune sitt sjøområde omfattar sjøområdet innanfor kommunen sin grenser.

Anløpsavgift vert ilagt fartøy og er fartøyet si betaling for bruk av farvatn, sjøareal, innretningar og tiltak som vil kunne medverke til å lette fartøyet sin ferdsel i kommunen sitt sjøområde.

1.2 Iverksetting

Forskrift om anløpsavgift for Herøy kommune **XXXXXXXXXXXXXXXXXX**

2. Anløpsavgift

2.1 Beregningsgrunnlag

Anløpsavgift vert berekna etter fartøyet sin bruttotonnasje (BT) i henhold til Den internasjonale konvensjon om måling av fartøy av 23. juni 1969. For fartøy som ikkje er målt eller har gyldig målebrev, fastset Herøy kommune fartøyet sin tonnasje etter skjønn.

Anløpsavgift skal betalast ein gong pr. anløp. Ved gjentekne anløp innanfor eit og same døgn skal ikkje avgifta betalast meir enn ein gong pr. døgn.

Alle oppgjevne satsar er eksklusiv meirverdiavgift.

2.2 Regulativ for anløpsavgift

Alle fartøy, med unntak som nemde i pkt. 2.3., betalar anløpsavgift etter følgjande sats:

Minsteavgift: kr 120,- pr. anløp.

Utan om fritak frå anløpsavgift under pkt. 2.3 vert det ikkje gitt rabatt uansett ruteområde, fartøytype eller heimehamn.

2.3 Fritak for anløpsavgift

Følgjande fartøy er fritakne for anløpsavgift:

- Fartøy som passerer sjøområdet utan å anløpe kommunal eller privateigd kai
- Fartøy som anløper hamn på grunn av skade eller nødstilstand og fartøyet ikkje lastar eller lossar
- Bergingsfartøy og isbrytar under utføring av berging og isbryting
- Orlogsfartøy, så vel norske som utanlandske
- Kystverket sine fartøy i samband med arbeid i farvatnet
- Fartøy tilhøyrande Redningssselskapet (redningsskøytene)
- Fartøy med største lengde under 15 meter

3. Opplysningsplikt, ansvarstilhøve m.m.

3.1 Opplysningsplikt

Herøy kommune kan krevje dokumentasjon for å kunne oppfylle offentlege krav til statistikk eller for å kunne kontrollere berekning av kommunen sine krav i medhald av denne forskrifta. Hamnebrukarar og private kaieigarar pliktar å gi Herøy kommune dei opplysingane som er naudsynt for å berekne og innkrevje anløpsavgifta.

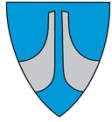
3.2 Ansvarsforhold og straffeansvar

Reiar er ansvarleg for betaling av anløpsavgifta.

Skuldig anløpsavgift er tvangsgrunnlag for utlegg. Ved for sein betaling av anløpsavgift tilkjem renter etter lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved for sein betaling m.m.

Krav som Herøy kommune har mot reiar, har panterett i skipet etter reglane om sjøpantrett i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjølova).

Unndraging av avgiftsbetaling medfører straffeansvar.



Utviklingsavdelinga

SAKSFRAMLEGG

Sakshandsamar:	EFLÅ	Arkivsaknr:	2016/1708
		Arkiv:	11/6

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
20/17	Maritim og teknisk komite	28.02.2017

AXEL BJØRKLID - 11/6 - SØKNAD OM DISPENSASJON FRÅ KOMMUNEPLANENS AREALDEL OG PBL §1-8 VEDR OPPFØRING AV TILBYGG TIL EKSISTERANDE HUS

Tilråding:

Maritim og teknisk komite vedtek at det vert gjeve dispensasjon frå kommuneplanen sin arealdel og frå byggeforbodet i 100-metersbeltet i strandsona, jfr. PBL §§ 19-2 og 1-8, med sikte på etablering av tilbygg til eksisterande gammalt hus på gnr 11, bnr 6 i Herøy kommune.

Dispensasjonen vert grunngjeven med at tiltaket er eit moderne og godt tilpassa tilbygg inn mot det eksisterande gamle huset. Det vil ikkje føre til auka privatisering av strandsona og tilbygget vil gi det gamle huset og tiltakshavar moglegheit for å bruke bygget med god funksjonalitet samtidig som det ligg trygt plassert i forhold til samfunnstryggleik.

Ein gjer merksam på at dette vedtaket kan klagast til Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Fylkeshuset, 6404 Molde. Mogleg klage må vere skriftleg og grunngjeven og den skal stilast til Fylkesmannen, men sendast til Herøy kommune, Postboks 274, 6099 Fosnavåg. Klagefristen er på 3 –tre- veker frå den dag melding om vedtaket har kome fram til den som har klagerett, jfr. Plan- og bygningslova § 1-9 og Forvaltningslova §§ 28 og 29.

Særutskrift:

Axel Bjørklid, Akersveien 24 c, 0177 Oslo
Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Fylkeshuset, 6404 Molde
Møre og Romsdal fylkeskommune, Fylkeshuset, 6404 Molde

Vedlegg:

01 - søknad og teikningar datert 02.02.2017

02 - Uttalar frå reginale mynde

Saksopplysningar:

Axel Bjørklid søker om dispensasjon frå kommuneplanens arealdel og pbl §1-8, byggeforbudet i strandsona, for oppføring av tilbygg til det eksisterande huset på gnr 11, bnr 6 i Herøy kommune.

Det omsøkte tilbygget ligg innanfor 100 meters beltet i strandsona og på ein eigedom som er i kommuneplanens arealdel lagt ut til eit «LNF-kan område» – eit område der spreidd busetting kan tillatast.

Tilbygget er nabovarsla – ingen merknader frå naboar i området.

Tiltakshavar har sendt planane sine over til Fylkesmannen i Møre og Romsdal og Møre og Romsdal fylkeskommune – så det ligg føre uttale frå begge desse i saka.

Uttale frå Møre og Romsdal fylkeskommune av 05.12.2016:

Gir ein uttale inn mot tilbygget sin karakter opp mot det gamle huset. Har ingen merknader til utforminga av tilbygget. Påpeikar at dersom det vert oppdaga noko som kan vere automatisk freda kulturminne må ein stoppe arbeidet og avklare dette med kulturavdelinga hjå fylkeskommunen.

Uttale frå Fylkesmannen i Møre og Romsdal av 05.01.2017:

Fylkesmannen påpeikar at tilbygget må vere i samsvar med TEK10 §7-2 og tilstrekkeleg trygg byggegrunn. Tilbygget må plasserast slik at det står trygt for 200-årsstormflo.

Elles ingen vesentlege merknader til tiltaket.

Vurdering og konklusjon:

Tiltakshavar Axel Bjørklid har i ds-sak 206/18, den 19.08.2016 fått dispensasjon frå strandsonevernet i PBL for etablering av ny tilkomstveg og p-plass på eigedomen.

I etterkant av uttalen frå Fylkesmannen har tiltakshavar tilpassa søknaden av tilbygget og lågaste gulv på tilbygg ligg no på kote 3,0 moh. Dette er i samsvar med DSB sitt krav for å tole 200-års stormflo.

I søknad er det godt grunngjeve kvifor det no vert søkt dispensasjon og det er gjort gode vurderingar av bygget sin plassering, samt materialval. Vidare er det også leigt inn eit føretak, B. Tarberg as, som har arbeidd med samfunnstryggleik for tilbygget. Det er gjort innmålingar av kotehøgde for å sikre at tilbygget vert oppført i samsvar med uttalen frå Fylkesmannen og NVE sine krav.

Maritim og teknisk komite anser søknaden som tilstrekkeleg for å fatte vedtak. Komiteen har vore på synfaring på staden tidlegare, då med tanke på etablering av nytt bygg på eigedommen. Saka er såleis godt opplyst.

Vilkår får å gi dispensasjon etter pbl 19-2 er at omsynet bak regelen det dispenserast frå eller lova sin hovedregel ikkje vert vesentleg tilsidesatt. Det må i tillegg vere klart større fordelar enn ulemper ved ein dispensasjon.

I dette tilfellet er det tale om å etablere eit tilbygg til eksisterande gamalt hus på eigedommen. Tilbygget vil sjølvstøtt verte plassert nært opp til det eksisterande huset og såleis vil det ikkje verke meir privatiserande i strandsona. Føremålet i kommuneplanen har også opna opp for spreidd bustadbygging i dette området. Omsynet bak regelen vert såleis ikkje tilsidesatt.

Vidare så vil det framstå som klart at tiltaket har større fordelar enn ulemper. Tilbygget vil heilt klart gjere det mogleg å nytte bygget på ein funksjonell måte og det vil inneha tilfredstillande standard og storleik. Plasseringa av tilbygget vil heller ikkje føre til særleg omfattande terrenginngrep og den allereie godkjente vegen ned til huset vil bidra til lettare tilkomst til strandsona i område for ålmenta.

Maritim og teknisk komite vil med dette difor i møtekomme søknaden om dispensasjon frå kommuneplanens arealdel og pbl §1-8 med sikte på etablering av tilbygg til det eksisterande huset på gnr 11, bnr 6.

Konsekvensar for folkehelse:

Ingen

Konsekvensar for beredskap:

Ingen

Konsekvensar for drift:

Ingen

Fosnavåg, 17.02.2017

Olaus-Jon Kopperstad
Rådmann

Jarl Martin Møller
Avd.leiar

Sakshandsamar: Eivind Flåskjer

Vedlegg : B1

AXEL BJØRKLID GNR. 11 BNR. 6 - SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGEFORBOD I STRANDSONEN PBL §1-8 FOR BYGGING AV TILBYGG TIL EKSISTERENDE HUS

Det søkes herved om dispensasjon fra byggeforbudet i strandsonen (PBL §1-8) og søknad om løyve til tiltak etter PBL § 20-4 for bygging av tilbygg til eksisterende bolighus på gnr. 11 bnr. 6 i Sævika.

Tiltaket ligger innenfor 100-metersbeltet og er i kommuneplanens arealdel utlagt til «LNF-kan område» med åpning for spredd bosetting. Det etablerte bolighuset som i dag står på eiendommen er en eldre Sunnmørsstove på om lag 55 m² i grunnflate, med lav takhøyde og meget beskjeden standard.

Tilbygget er forelagt antikvariske myndigheter jf. uttale fra Møre og Romsdal Fylkeskommune, datert 5.12.2016, vedlegg I -1.

Tiltaket er også forelagt Fylkesmannen i Møre og Romsdal, jf uttale datert 12.01.2017, vedlegg I-2.

Den 19.08.2016 ble det gitt tillatelse til framføring av veg for å kunne starte rehabiliteringen av huset og eiendommen.

Begrunnelse for dispensasjon

Det eksisterende huset på eiendommen har i dag ikke tilfredsstillende standard eller størrelse.

Det er behov for en utviding og modernisering for å møte dagens krav. Tilbygget vil inneholde stue bad og soverom, og vil tilføre det eksisterende huset en moderne del som benyttet sammen med det eksisterende huset vil tilfredsstille dagens krav til opphold innendørs.

Med et tilbygg som omsøkt vil eiendommen bli funksjonell og kan brukes i tråd med formålet.

Tilbygget er forelagt kulturminnemyndigheten og det arkitektoniske uttrykket er blitt til i samspill med Møre og Romsdal fylkeskommune.

Huset vil bli plassert i forlengelsen av p-plassen vest for eksisterende hus og knyttes sammen med det gamle huset med en mellomgang. Det er tiltakshavers formening at utvidelse ikke vil føre til ytterligere privatisering av strandsonen da det er en videreføring av eksisterende bruk. Tilbygget vil heller ikke føre til omfattende terrenginngrep.

Ved gjennomgang av tilgjengelige databaser - temakartene vedlagt kommuneplanens arealdel - er det ikke registrert at tiltaket kommer i konflikt med viktige natur, miljø eller friluftslivsinteresser lokalt. Slik tiltakshaver vurderer tiltaket vil det ikke være til hinder for fri ferdsel i strandsonen.

Basert på dette mener tiltakshaver at tiltaket ikke vil tilsidesette formålet bak bestemmelsen det her blir søkt dispensasjon fra og tiltaket vil ha klart større fordeler enn ulemper, dersom en ser hen til eiendommen og arealformålet under ett.

Om bygget, materialer og forhold til eksisterende hus og situasjon

Bygget orienteres mot sør og vest, i forlengelsen av det eksisterende huset. Men ligger likevel tilbaketrukket og underordner seg det gamle huset. Husene kobles sammen med en mellomgang

som gir en skjermet uteplass vest for det eksisterende huset og som deles av de to bygningskroppene og som samtidig klart viser at det er et tilbygg.

Bygget er plassert med god klaring sør for hensynssonegrensen som er satt mot verneområdet nord for eksisterende hus.

Det vil beholdes stedlig vegetasjon og terreng rundt bebyggelsen.

Plasseringen gir en sørside som varmes opp på dagtid og en nord og vestside som får kveldssol. Soverommet i nybygget vil ha utsikt mot havet i vest.

Vegger utføres med stående kledning beiset eller malt i gråtoner. Vinduer er utført i vertikale elementer ca. 80cm brede, farge mørk.

Taktekking utføres med takpapp eller en type sinkplater, farge grå eller mørk brun.

Tilbygget avviker og skiller seg fra det gamle huset – i materialvalg og fasong. Tilbygget bryter klart med det eksisterende huset og det vil dermed framgå at her møtes nytt og gammelt. Bygget er tegnet i et stramt uttrykk med enkle detaljer. Tilbygget viderefører tradisjonen i området – der det er åpnet for et blandet arkitektonisk uttrykk.

Om samfunnsikkerhet og byggehøyder over havet.

Basert på uttalen fra Fylkesmannen i Møre og Romsdal har tiltakshaver rekvirert oppmålingsforretning ved B.Tarberg for å fastslå høyde over havet. Som det framgår av vedlegget Q-1 er topp trapp på eksisterende hus 2,8 moh etter referansetabell nn 1954. Dette med utgangspunkt i fastmerket oversendt av Herøy kommunes landmåler – pp 402 – se vedlegg Q-2.

Topp grunnmur på det eksisterende huset er 10 cm over det innmålte punktet på trappen og videre er topp gulv i eksisterende hus plassert 5 cm over dette igjen.

Ved oppmålingsforretningen utført av B. Tarberg er den eksakte høyden over havet fastsatt. Tegningene er justert slik at ferdig gulv i tilbygget vil være lik 3 moh – tilsvarende som eksisterende hus. Ved en ferdig gulvhøyde på 3 moh tilfredsstilles kravet fra DSB. Fra veilederen er 200 års stormflo gitt å være 187 cm over middelvann, videre kommer en beregnet havstigning på 76 cm. Ettersom Herøy kommune forholder seg til standarden nn1954 skal det trekkes fra 3 cm jf tabell 18 i fra DSB – se vedlegg Q-3

Den dimensjonerende høyden blir dermed: $187+76-3 = 2,60$ cm over kote 0 etter standard nn1954.

Basert på dette er det da en margin på 0,4 m - fra topp stormflo til topp gulv i tilbygget - som vil være buffer for lokale forhold og bølger.

Når det gjelder lokale forhold som vind og bølgehøyde er eiendommen godt skjermet i tillegg til den omtalte marginen på 0,4 meter etter tabellen til DSB. Skjærgården vest for eiendommen tar av for bølgene ved en vestlig vindretning og eiendommen vil dermed ikke være bølgeutsatt fra denne retningen. Avstanden fra viken mot vest til vegglivet på tilbygget vil være ca 30 meter.

Tiltak mot bølger inn fra vest kan eventuelt være å legge opp en mur med høyde på 40 til 50 cm i åpningen mot vest.

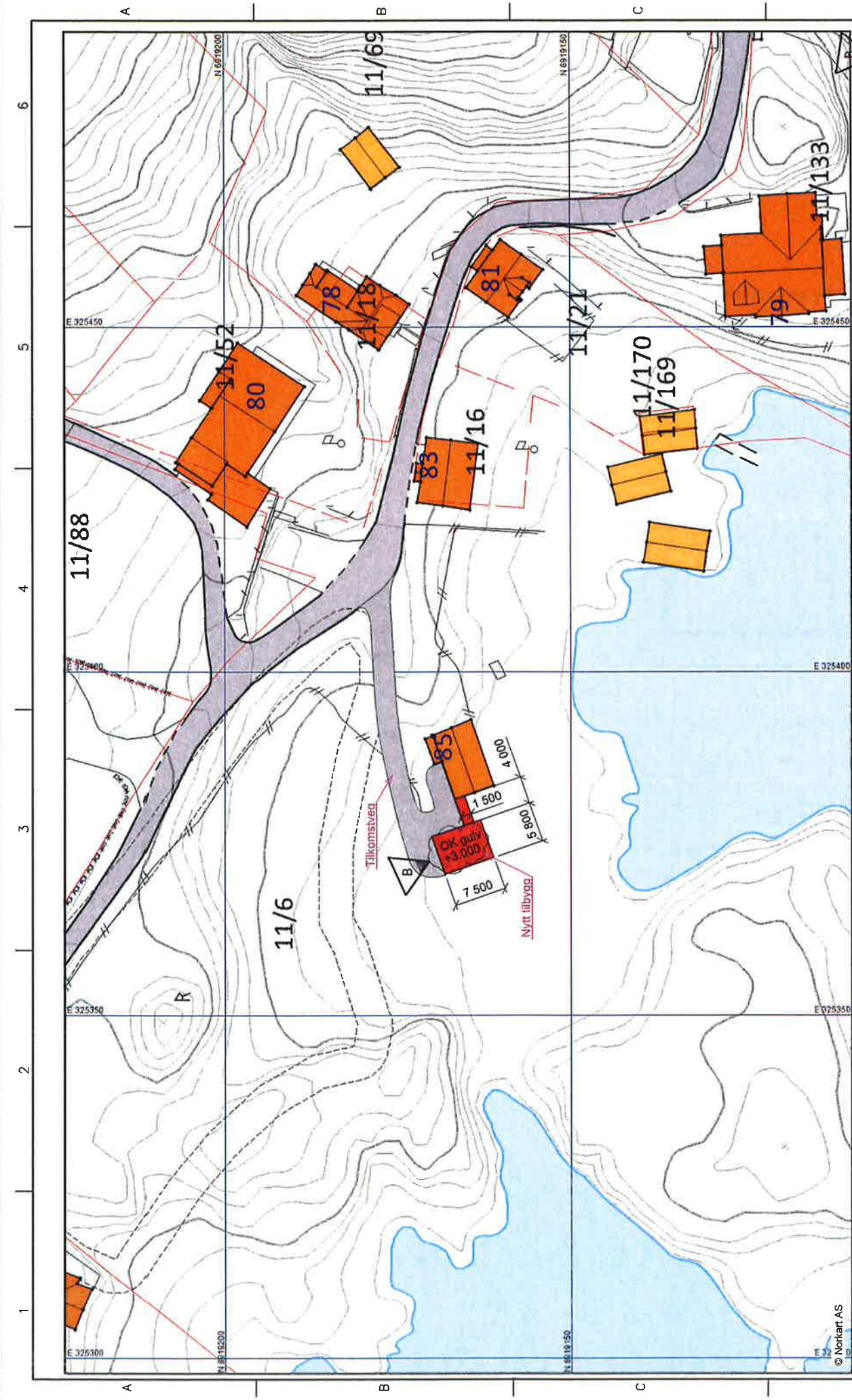
Mot sør er det ikke ansett som påregnelig med særlig bølgehøyde, både vindretningen i seg selv og de utenforliggende holmene skjermer eiendommen fra å være bølgeutsatt fra denne retningen.

Mvh



Axel Bjørklid

Tiltakshaver gnr 11 bnr 6



SØKNAD OM TILBYGG SITUASJONSPLAN		TILTAKSHAVER: AXEL BJØRKLID		MAL 1:500 (A3) HØYDESYST.: INN 1954	
		BYGGEPLASS: SÆVIK 85, 6094 LEINØY		Revisjon: B DATO: 31.01.2017 SIGN: OBJ TEGNINGSNR. 301	
SØKNAD OM TILBYGG		TILTAKSHAVER: AXEL BJØRKLID		GNR: 11 BNR: 6	
SITUASJONSPLAN		BYGGEPLASS: SÆVIK 85, 6094 LEINØY		Tegningsnr.: 301 Plottedato: \$DATE\$	

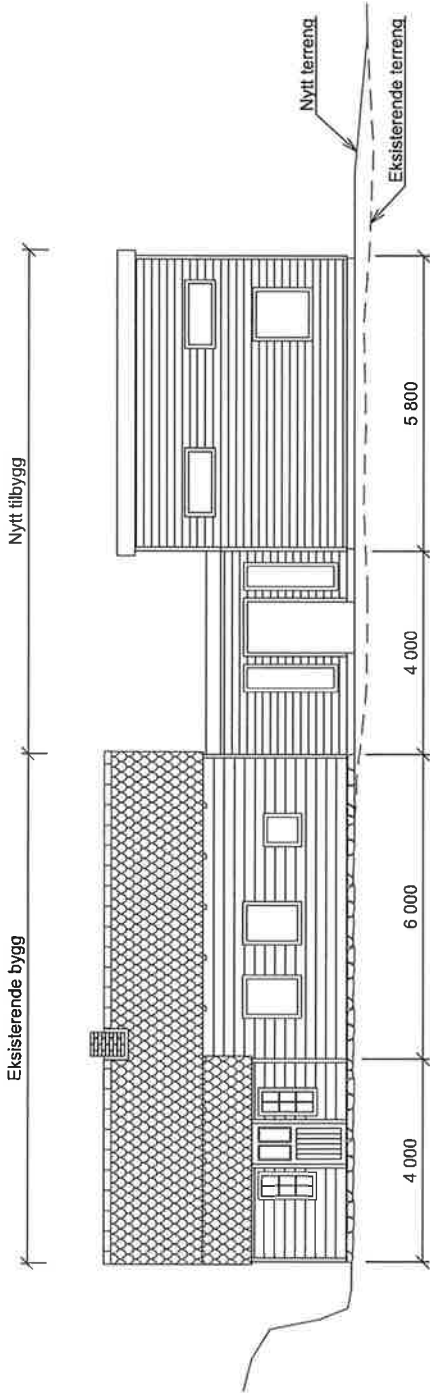
© Norkart AS

Plottedato: \$DATE\$

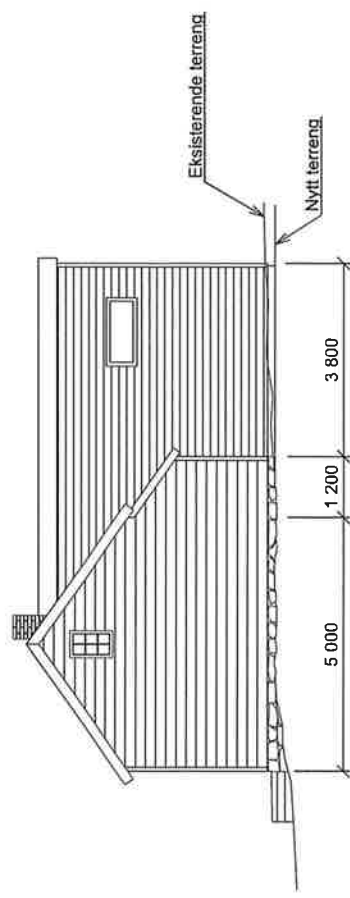
Filnavn: \$FILES\$

A B C

1 2 3 4 5 6



FASADE NORD
1:100



FASADE ØST
1:100



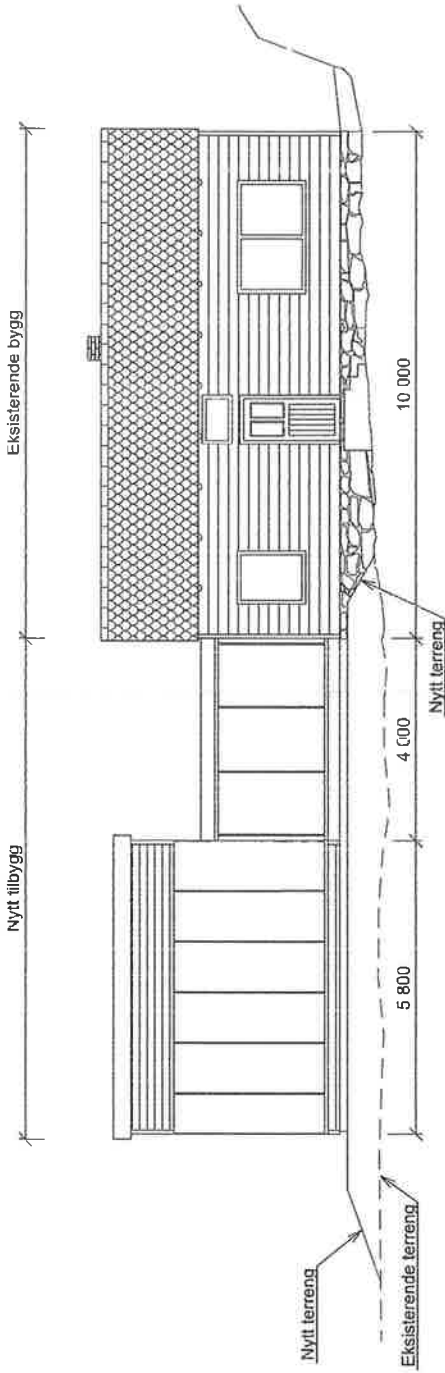
MÅL 1:100 (A3)	HOYDESYST.: NN 1954
Revisjon B	DATO: 31.01.2017
SIGN: OBJ	TEGNINGSNR. 203

TILTAKSHAVER: AXEL BJØRKLID	GNR: 11 BNR: 6
BYGGEPLASS: SÆVIK 85, 6094 LEINØY	

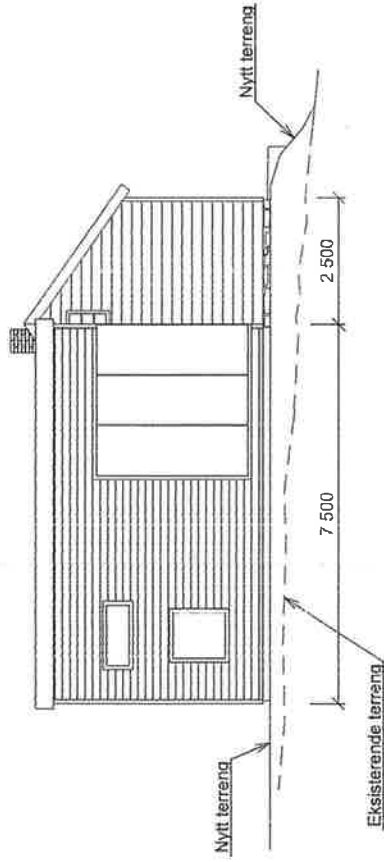
SØKNAD OM TILBYGG	
FASADE NORD OG ØST NY SITUASJON	

1 2 3 4 5 6

A B C



FASADE SØR
1:100



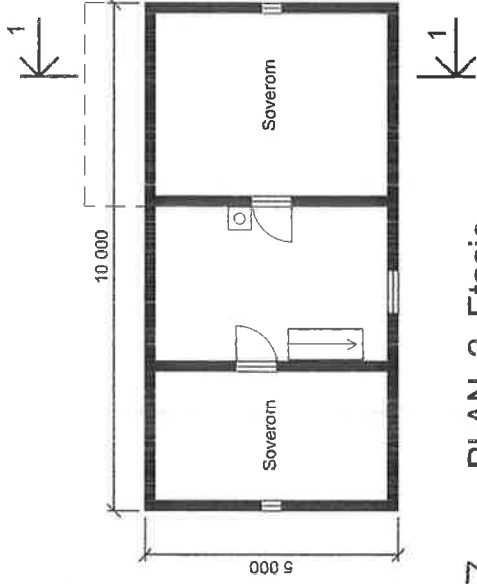
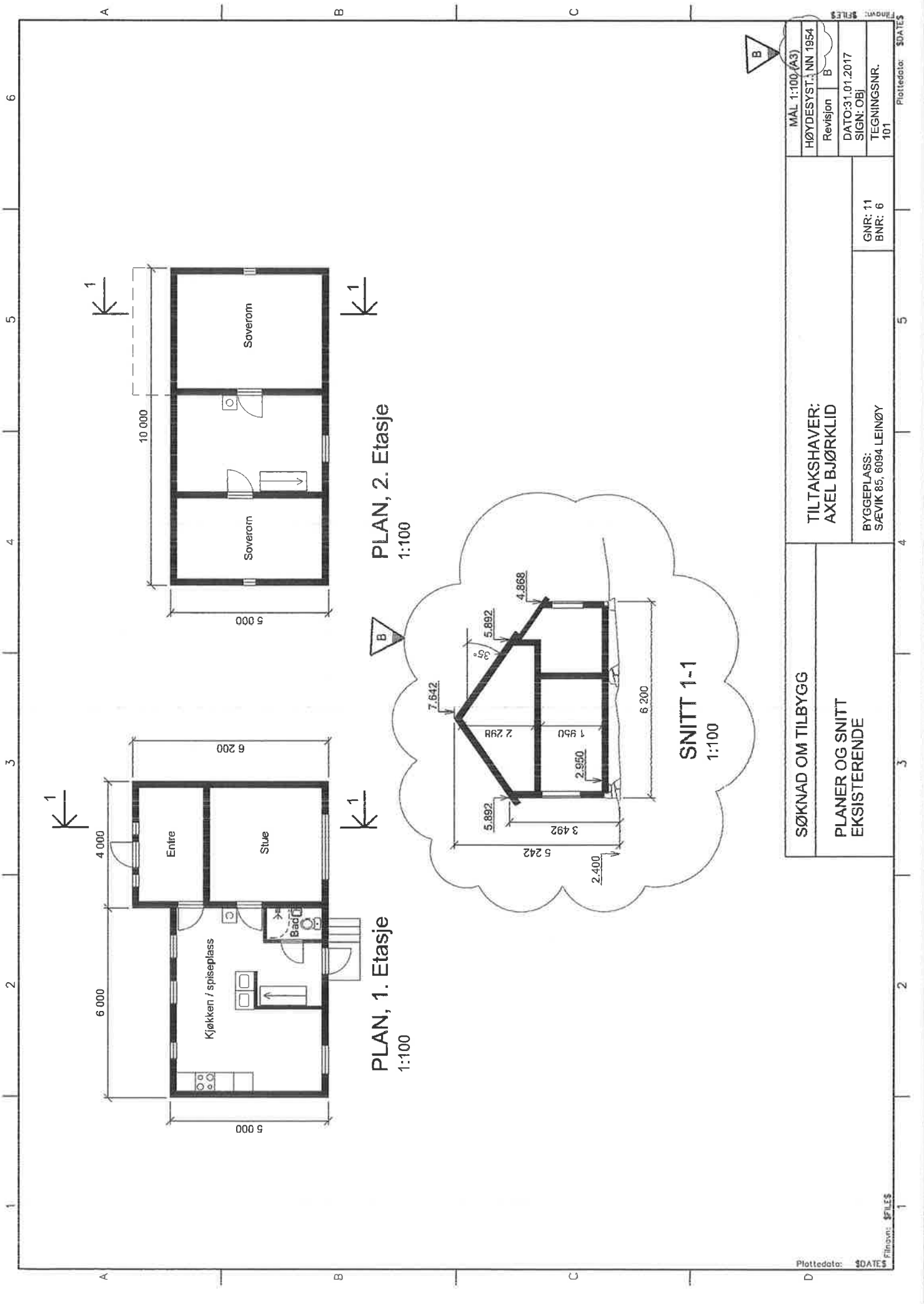
FASADE VEST
1:100

MÅL 1:100 (A3)	Plottedato: 30.04.15
HØYDESYST. NN 1954	
Revisjon B	
DATE: 31.01.2017	
SIGN: OB	
TEGNINGSNR. 202	

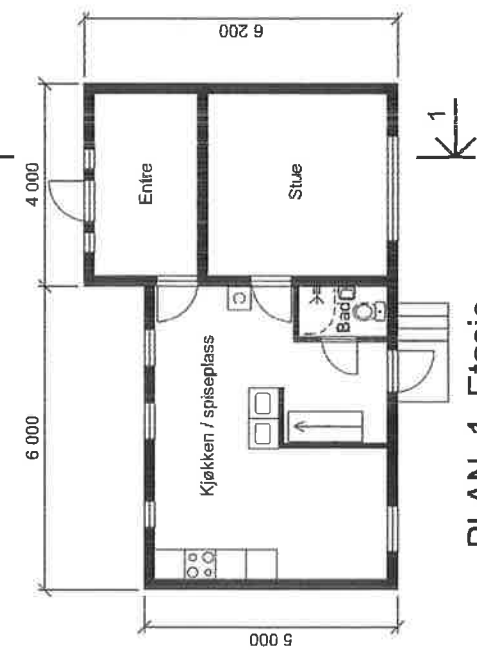
TILTAKSHAVER: AXEL BJØRKLID	GNR: 11 BNR: 6
BYGGEPLASS: SÆVIK 85, 6094 LEINØY	

SØKNAD OM TILBYGG	
FASADE SØR OG VEST NY SITUASJON	

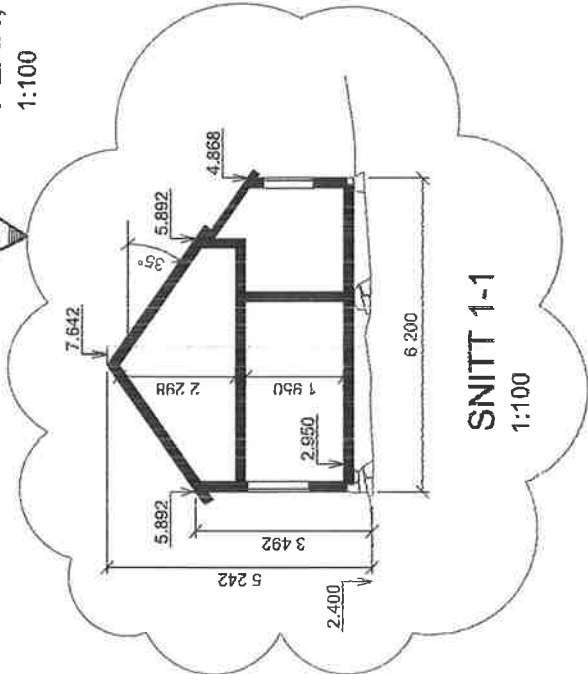
Plottedato: 30.04.15	Plottedato: 30.04.15
Filenavn: 4P11.15	



PLAN, 2. Etasje
1:100

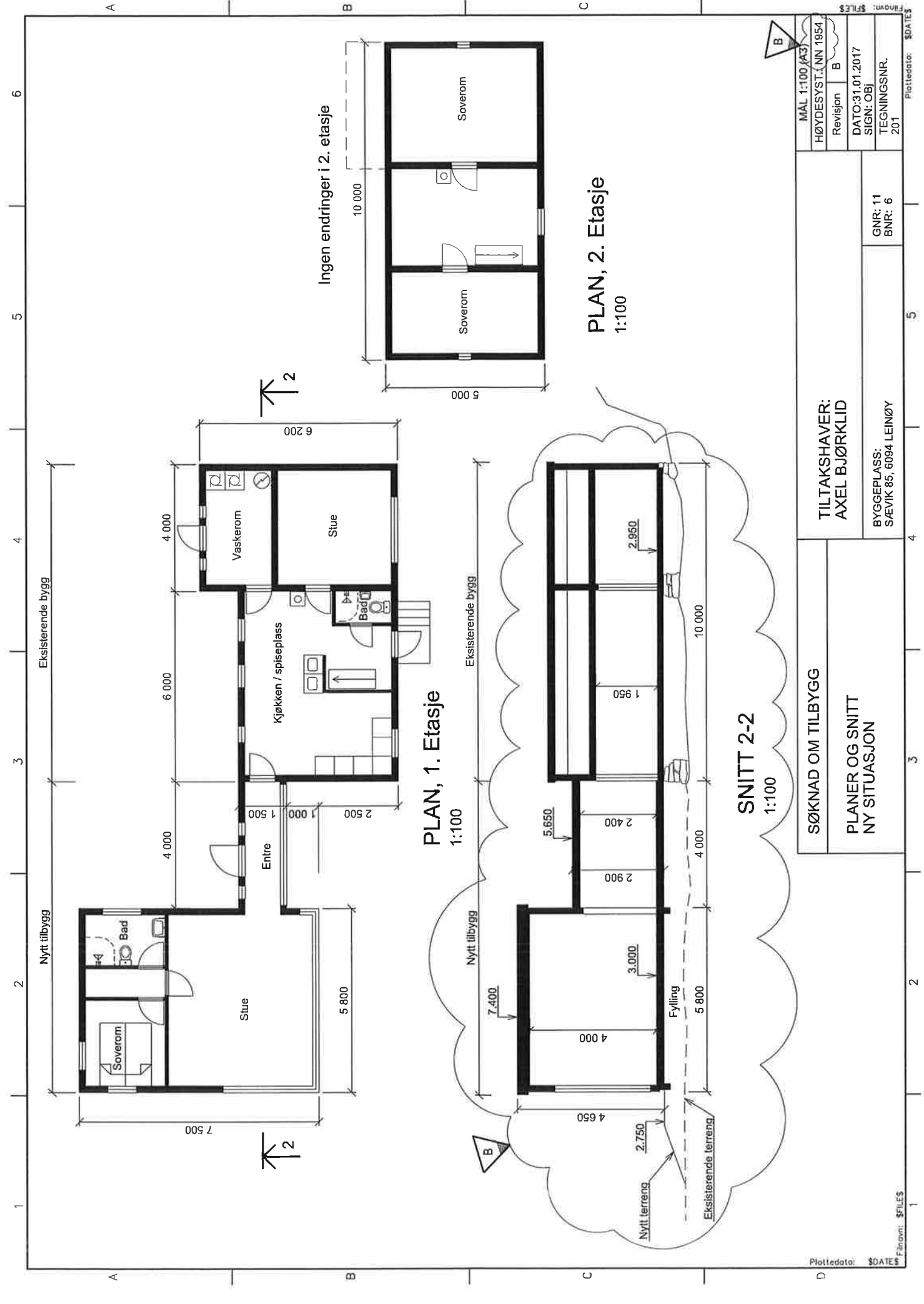


PLAN, 1. Etasje
1:100



SNITT 1-1
1:100

SØKNAD OM TILBYGG	TILTAKSHAVER: AXEL BJØRKLID		GNR: 11 BNR: 6
	BYGGEPLASS: SÆVIK 85, 6094 LEINØY		
PLANER OG SNITT EKSISTERENDE		MAL 1:100(A3) HØYDESYST.: NN 1954	
SØKNAD OM TILBYGG		Revisjon B	
PLANER OG SNITT EKSISTERENDE		DATO: 31.01.2017	
SØKNAD OM TILBYGG		TEGNINGSNR. 101	
PLANER OG SNITT EKSISTERENDE		Plottet dato: \$DATE\$	



1 2 3 4 5 6

A A B B C C D

Nytt tilbygg

Eksisterende bygg

Ingen endringer i 2. etasje

PLAN, 1. Etasje
1:100

PLAN, 2. Etasje
1:100

SNITT 2-2
1:100

SØKNAD OM TILBYGG

PLANER OG SNITT
NY SITUASJON

TILTAKSHAVER:
AXEL BJØRKLID

BYGGEPASS:
SÆVIK 85, 6084 LEINØY

GNR: 11
BNR: 6

MÅL 1:100 (A3)

HØYDESYST.: NN 1954

Revisjon B

DATO: 31.01.2017

SIGN: OBJ

TEGNINGSNR. 201

Plottet dato: 30.04.15

Vedlegg 1:7



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Axel Bjørklid

Dykkar ref: Dykkar dato: Vår ref: Vår saksbehandlar: Vår dato:
01.12.2016 122390/2016/DISPENSASJON/1515 Toril Moltubakk, 71 28 03 37 05.12.2016

Herøy kommune – Nytt tilbygg til gamlestova på gbnr 11/6 – Axel Bjørklid

Fylkeskonservatoren har motteke teikningar av huset med gamlestova og nytt tilbygg. Tilbygget er lite, har moderne, men enkelt uttrykk, og er bygd saman med gamlehuset med eit lavt mellombygg. Fylkeskonservator kan tilrå godkjenning av tiltaket slik det ligg føre.

Vi meiner tiltakshaver er nesten for skåsam mot det gamle huset med at mellombygget har blitt så smalt, og vil kunne tilrå at det vert breiare for å betre kontakten mellom dei to bygningsvoluma.

De er mindre truleg at det er automatisk freda kulturminne der det skal byggast. Vi ber likevel om at ein er varsam under opparbeiding av området, og gjer merksam på at dersom ein under arbeid kjem over noko som kan vere automatisk freda kulturminne, pliktar å stoppe arbeidet og ta kontakt med kulturavdelinga i fylkeskommunen for avklaring jf. Kulturminnelova § 8 andre ledd.

Med helsing

Bjørn Ringstad
fylkeskonservator

Toril Moltubakk
rådgivar kulturvern

Dokumentet er elektronisk godkjent og krev derfor ikkje signatur

Kopi:
Herøy kommune Postboks 274 6099 Fosnavåg

Vedlegg 1: L

Bjørklid Axel

Fra: Axel bjørklid <bjorklid.axel@gmail.com>
Sendt: 3. februar 2017 14:51
Til: Bjørklid Axel
Emne: Fwd: Remøy

----- Forwarded message -----

From: Eikeland, Jon Ivar <fmmrjoei@fylkesmannen.no>
Date: 2017-01-05 8:45 GMT+01:00
Subject: VS: Remøy
To: "Axel bjørklid (bjorklid.axel@gmail.com)" <bjorklid.axel@gmail.com>
Cc: Herøy Kommune <postmottak@heroy.kommune.no>

Hei.

Vi viser til e-post med skisser som viser ønska påbygg til eksisterande hus på eigedommen. Vi har følgande tilbakemelding:

Samfunnstryggleik:

Eit hus må stå tilstrekkeleg trygt for 200-års stormflo. DSB sin nye rettleiar viser at eit hus i Herøy då må stå 260 cm + eit påslag for å ta høgde for vind- og bølgeforhold, over havet. Alt etter kor vind-/bølgjeutsett området er, kjem ein derfor fort opp i meir enn kote 3 m.o.h.

Dersom ein ikkje kan plassere tiltaket tilstrekkeleg trygt er det ein moglegheit å utforme det på ein måte som tålar overfløyming og bølgepåverknad. Dette er som oftast ei moglegheit som blir nytta for naust, kai, brygger og liknande tiltak som pga sin funksjon må plasserast nær sjø.

Ut frå skisse med snitt 2-2, går det fram at nytt terreng for bygget vil ligge på 2.350 m.o.h, men at gulvnivå inne i huset ligg på kote 2,5 m.o.h. Slik vi oppfatta terrenget ved synfaringa, vil sjøen kunne slå over inne i bukta og over skaret vest for huset og nå påbygget ved uvær og spesielt ved vestlege vindretningar. Vi meiner difor at verken eksisterande hus eller påbygget vil tilfredstille krav til tryggleik mot stormflo i byggteknisk forskrift § 7-2, og plan- og bygningslova sitt krav om tilstrekkeleg trygg byggegrunn (§ 28-1).

For å unngå klage på eit dispensasjonsvedtak, må ein difor heve byggjehøgda slik at tiltaket står tilstrekkeleg trygt for 200-årsstormflo. For å finne tilstrekkeleg høgde bør ein ta utgangspunkt i DSB sin rettleiar, og nytte lokal kunnskap om vind- og bølgefjorhold. Vurderinga av tilstrekkeleg trygg byggjehøgde må synleggjerast i dispensasjonssøknaden.

Strandsone og landskapsomsyn:

Vi meiner påbygget hadde blitt mindre eksponert mot sjøen ved å plassere det på motset side av huset. Vi vil imidlertid ikkje klage på ei plassering slik det er vist på situasjonsplanen.

Jon Ivar Eikeland

Fagsjef - plansamordning

Fylkesmannen i Møre og Romsdal

Fylkeshuset, 6404 Molde

Tlf.: 71 25 84 68

Mobil: 41664068

E-post: jon.ivar.eikeland@fylkesmannen.no

Web: www.fylkesmannen.no/mr

Fra: Axel bjørklid [<mailto:bjorklid.axel@gmail.com>]

Sendt: tirsdag 3. januar 2017 13.27

Til: Eikeland, Jon Ivar <fmmrjoei@fylkesmannen.no>

Emne: Fwd: Remøy

Som avtalt.

Vedlagt følger snitt og fasader på eksisterende bygg og nytt tilbygg samt situasjonsplanen.

Mvh

Axel Bjørklid

Delegerte saker frå avdelingane

**DS 44/17 Frode Leine - 25/19 - IG bygningsmessige arbeider 13.02.2017
00:00:00 Sporstøl Arkitekter as**

**DS 45/17 Revidert ferdigattest veg 38/119 15.02.2017 00:00:00 Jetmund
Runde**

DS 46/17 Ferdigattest veg 38/119 08.02.2017 00:00:00 Jetmund Runde

**DS 47/17 Mellombels bruksløyve - einebustad 26/228 08.02.2017
00:00:00 Sunnmørshus as**

**DS 48/17 Kjetil Kvalsvik - 7/76 - Flytebrygge 15.02.2017 00:00:00 Kjetil
Kvalsvik**

**DS 49/17 Ferdigattest garasje 60/110 17.02.2017 00:00:00 Radosloliv
Usynski**

**DS 50/17 Ferdigattest tilbygg stove 60/110 17.02.2017 00:00:00
Radosloliv Usynski**

**DS 51/17 Anne Gunn Eidskrem og Bård hestholm - 44/127 - Fritidsbustad
08.02.2017 00:00:00 Proby as**

**DS 52/17 Mellombels bruksløyve 56/108 seksjon nr 1 21.02.2017 00:00:00
Tømrrer Service as**

**DS 53/17 Mellombels bruksløyve - 34/99 - seksjon nr 5 , 6, 7, 8, 9, 10, 11,
12 og 13 21.02.2017 00:00:00 Moldskred as**

**DS 54/17 Jetmund Runde - 38/119 og 205 - tilbygg garasje og vinterhage
22.02.2017 00:00:00 Jetmund Runde**

**DS 55/17 Mellombels bruksløyve 56/108 seksjon nr 1 17.02.2017 00:00:00
Tømrer Service as**

**DS 56/17 Jan Petter Osnes - 31/86 - tilbygg/veranda 21.02.2017 00:00:00
Jan Petter Osnes**

**DS 57/17 Jetmund Runde - 9/17 - tilbygg 22.02.2017 00:00:00 Jetmund
Runde**