

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref
18/562

Vår ref
18/1103-7

Dato
02. juli 2018

Kommentarer til NOU 2018: 4 Sjøveien videre - Forslag til ny havne- og farvannslov

Klima- og miljødepartementet viser til brev fra Samferdselsdepartementet 13. mars 2018 med høring av NOU 2018: 4 Sjøveien videre - Forslag til ny havne- og farvannslov.

Vi har følgende kommentarer til forslaget til ny havne- og farvannslov:

Generelt

Klima- og miljødepartementet er generelt positiv til utvalgets arbeid og forslaget til ny havne- og farvannslov som er lagt frem. Vi er fornøyd med at miljøhensyn nå uttrykkelig foreslås angitt som et formål både for lovens havne- og farvannsdeler. Videre vil forslaget til endring og tydeliggjøring av ansvar og myndighet mellom stat og kommune være et bidrag for å ivareta miljøhensyn i både havner og farvann.

Det er imidlertid viktig at forurensningslovens regler og forholdet mellom lovutkastet og forurensningsloven blir korrekt fremstilt. Vi støtter derfor Miljødirektoratets merknader til utvalgets fremstilling av forurensningslovens anvendelse for havner, omtalen av akutt forurensning fra skip og beredskap mot akutt forurensning. Klima- og miljødepartementet ber om at Miljødirektoratets merknader blir lagt til grunn i det videre arbeidet med den nye loven.

§ 6 Midlertidig begrensning av fartøyers opphold i havn

Forurensningsforskriftens § 7-6 setter grenseverdier for en rekke forurensningskomponenter i lokal luft, herunder svevestøv og NO₂. Kommunene er tillagt oppgaven som forurensningsmyndighet etter forskriften, og er bl.a. ansvarlig for å sørge for målinger og utarbeidelse av tiltaksutredninger. Kommunene kan også gi nødvendige pålegg for å sikre at grenseverdiene

overholdes. Utslipp fra skip i havn er en viktig kilde til lokal luftforurensning, i tillegg til utslipp fra veitrafikk, boligoppvarming og industri.

Som utvalget viser til har kommunene i dag myndighet til å iverksette flere tiltak for å redusere utslipp fra veitrafikk, herunder myndighet etter vegtrafikkloven § 7 andre ledd til å treffe «midlertidig vedtak om forbud mot all trafikk eller om annen regulering av trafikk» på kommunal vei. Denne typen vedtak fastsettes som regel gjennom forskrift.

Det har tidligere vært uklart om kommunen også har mulighet til å avvise skip fra havn i perioder med særlig dårlig luftkvalitet. Gjennom en tolkningsuttalelse har Justisdepartementets lovavdeling kommet til at § 39 i gjeldende havne- og farvannslov gir lokale havnemyndigheter adgang til å avvise skip fra havn, forutsatt at det er gjort en vurdering som tilsier at tiltaket gir en forholdsmessig miljøgevinst.

Klima- og miljødepartementet mener det er viktig at kommunenes myndighet tydeliggjøres og støtter forslaget til ny § 6. Det er positivt at kommunenes regulering av anløp av hensyn til lokal luftkvalitet fastsettes som forskrift og ikke gjøres som enkeltvedtak. Det vil legge til rette for forutsigbare og åpne prosesser og vil i tillegg kunne stimulere til bruk av skip som forurenser mindre eller har nullutslipp. Departementet mener det bør vurderes om denne bestemmelsen bør utvides til også å kunne brukes for å avvise anløp av skip som har særlig store utslipp til luft.

§ 8 Statens myndighet til å regulere ferdsel i farvann

Utkastet til § 8 gir staten myndighet til å treffe enkeltvedtak eller gi forskrift om trafikkregulering, for eksempel regler om fart, seilingsleder, trafikkseparering, forbud for bestemte fartøy mot å bruke bestemte farleder mv. og påbud om at bestemte fartøy skal bruke bestemte farleder mv.

I utredningen s. 75 står det at «*formålet med lokale fartsbegrensninger i sjø er i hovedsak å begrense farten til fartøyene slik at risikoen for sammenstøt, grunnstøting og lignende blir redusert*». Vi mener, som Sjøfartsdirektoratet, at hensynet til miljø også bør trekkes inn i denne vurderingen og at dette vil være i samsvar med den nye formålsbestemmelsen som utvalget foreslår i § 1: «*Loven skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann*».

Klima- og miljødepartementet viser i den forbindelse til rapporten "*Miljøtiltak i verdensarvfjordene - Effekt av hastighetsreduksjon for cruiseskip i verdensarvfjordene*", som DNV GL har utarbeidet på oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet. Denne viser at fartsbegrensninger for skip i fjordene vil gi redusert drivstofforbruk og betydelig reduserte utslipp til luft. Etter en helhetlig vurdering har derfor Sjøfartsdirektoratet i brev til Klima- og miljødepartementet 14. juni 2018, anbefalt at det settes hastighetsbegrensninger i deler av verdensarvfjordene og at tiltaket bør gjelde for alle skip med bruttotonnasje 20 000 eller mer. Fartsbegrensninger for skip i disse fjordene vil etter Klima- og miljødepartementets syn være et viktig tiltak for å redusere utslipp, og gjennom det bidra til bedre lokal luftkvalitet, sikre gode turistopplevelser og til å

ivareta de viktige verdensarvverdiene. Vi har derfor nylig videresendt anbefalingen fra Sjøfartsdirektoratet til Samferdselsdepartementet som ansvarlig myndighet, og ber om at tiltaket vurderes nærmere med sikte på fastsettelse av krav om fartsreduksjoner for skip i verdensarvfjordene før cruisesesongen i 2019.

Basert på resultatene i rapporten fra DNV GL mener vi at fartsbegrensninger for skip kan være aktuelle tiltak for å redusere utslipp og bedre lokal luftkvalitet også i andre fjorder.

Kapittel 4. Gebyrer og avgifter

Utvalget foreslår å fjerne hjemmelen som kommunene har til å fastsette og innkreve anløpsavgift for fartøy. Klima- og miljødepartementet mener det er viktig at nye loven inneholder en hjemmel for kommunene til å fastsette og innkreve avgift for fartøy av miljøhensyn. Hjemmelen for kommunene for å kreve anløpsavgift bør derfor videreføres i den nye loven.

Videre mener Klima- og miljødepartementet at alle avgifter som kan kreves i medhold av den nye loven bør miljødifferensieres.

Vi viser for øvrig til høringsuttalelsene fra Sjøfartsdirektoratet, Miljødirektoratet og Riksantikvaren.

Med hilsen

Per Wilhelm Schive (e.f.)
avdelingsdirektør

Hanne Marie Øren
fagdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer