

Høring – endringer i havne- og farvannsloven om håndheving av fartsovertredelser mv.

Innhold

1	Forslagets hovedinnhold	2
2	Departementets vurderinger og forslag	2
2.1	Delegering av kommunens myndighet § 4	2
2.2	Bruken av begrepene "ferdsel" og "fremkommelighet" i §§ 14, 46 og 48	2
2.3	Endringer i § 17 om forbud mot å volde fare eller ulempe	3
2.3.1	Lovteknisk endring.....	3
2.3.2	Hjemmel til å gi forskrift om vrakfjerning	3
2.4	Avgifter §§ 34, 35 og 36.....	4
2.5	Tilsyn med kommunens plikter § 37	5
2.6	Bruk av informasjons- eller kommunikasjonssystem for meldeplikt mv. § 39.....	6
2.7	Forenklet forelegg ved fartsovertredelser til sjøs § 51	7
2.10	Endringer i andre lover.....	9
3	Økonomiske og administrative konsekvenser	9
4	Forslag til lovendringer	10

1 Forslagets hovedinnhold

Samferdselsdepartementet sender med dette på høring forslag til endringer i lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann (havne- og farvannsloven). Havne- og farvannsloven (2019) trådte i kraft 1. januar 2020, og erstattet havne- og farvannsloven (2009) og losloven (2014). Det vises i denne sammenheng til Innst. 301 L (2018-2019), Prop. 86 L (2018-2019) og Prop. 108 L (2018-2019).

Etter lovens ikrafttredelse ser Samferdselsdepartementet behov for å gjøre enkelte endringer i loven. Endringsforslagene vil blant annet gjeninnføre havne- og farvannslovens (2009) tidligere system for håndheving av fartsovertredelser til sjøs, klargjøre hjemmelsgrunnlaget for tilsyn med farvannsavgiften og gi departementet hjemmel til å fastsette forskrift om vrakfjerning. I tillegg foreslås mindre endringer av teknisk karakter. De fleste forslagene i høringsnotatet vil ikke innebære materielle endringer av betydning. Det tas sikte på at endringene kan tre i kraft 1. januar 2021.

Høringsnotatet gjennomgår de aktuelle bestemmelsene i kronologisk rekkefølge med etterfølgende lovendringsforslag.

2 Departementets vurderinger og forslag

2.1 Delegering av kommunens myndighet § 4

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

Samferdselsdepartementet foreslår at overskriften til havne- og farvannsloven § 4 skal lyde:

§ 4. Delegering av kommunens myndighet og klageinstans

2.2 Bruken av begrepene "ferdsel" og "fremkommelighet" i §§ 14, 46 og 48

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

I havne- og farvannsloven § 14 om tiltak som krever tillatelse anvendes begrepet "ferdsel" i første ledd. I bestemmelsens andre ledd benyttes derimot begrepet "fremkommelighet", uten at det er behov for å differensiere mellom første og andre ledd. Departementet foreslår derfor

at bestemmelsens andre ledd også anvender ferdselsbegrepet. Tilsvarende gjelder i havne- og farvannsloven §§ 46 første ledd bokstav a og 48 første ledd bokstav a.

Samferdselsdepartementet foreslår at § 14 andre ledd tredje punktum skal lyde:

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

Samferdselsdepartementet foreslår at § 46 første ledd bokstav a skal lyde:

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

Samferdselsdepartementet foreslår at § 48 første ledd bokstav a skal lyde:

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

2.3 Endringer i § 17 om forbud mot å volde fare eller ulempe

2.3.1 Lovteknisk endring

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

Samferdselsdepartementet foreslår at § 17 tredje ledd og nytt fjerde ledd skal lyde:

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

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

2.3.2 Hjemmel til å gi forskrift om vrakfjerning

Som en oppfølging av Justis- og beredskapsdepartementets Prop. 105 LS (2017-2018) om blant annet norsk tiltredelse til vrakfjerningskonvensjonen, foreslår

Samferdselsdepartementet å fastsette en forskriftshjemmel om vrakfjerning som et nytt ledd i havne- og farvannsloven § 17. Vrakfjerningskonvensjonen gir statene folkerettslig hjemmel til å fjerne skipsvrak i økonomisk sone og forbedrer deres muligheter til å få dekket kostnader til vrakfjerning i dette området.

For å kunne tiltre vrakfjerningskonvensjonen og sette sjøloven kapittel 10 a i kraft, er det nødvendig å fastsette en forskrift om fjerning av vrak med hjemmel i havne- og farvannsloven, forurensningsloven og havressurslova. Det er derfor behov for en hjemmel i havne- og farvannsloven til å gi en slik forskrift. I forbindelse med at sjøloven ble endret, vedtok Stortinget samtidig et nytt siste ledd i havne- og farvannsloven (2009) § 35, som ga Kongen en slik hjemmel, jf. nevnte proposisjon om endringer i sjøloven. Den nye bestemmelsen trådte imidlertid aldri i kraft, og ble heller ikke kunngjort slik at den ble tatt inn i havne- og farvannsloven (2009) § 35.

For å følge opp Stortingets vedtak, foreslår departementet et nytt siste ledd i § 17, tilsvarende det som ble foreslått i nevnte proposisjon om endringer i sjøloven mv. Departementet foreslår imidlertid at myndigheten til å gi forskrift gis til departementet. De fleste hjemlene som gis til staten i havne- og farvannsloven er gitt til departementet, bortsett fra hjemler som gjelder Norges økonomiske sone, krigssituasjoner og lignende. Avgjørelsen om å gjøre § 17 femte ledd gjeldende i Norges økonomiske sone vil i alle tilfeller måtte gjøres av Kongen i statsråd, jf. havne- og farvannsloven § 2 fjerde ledd. Den materielle hjemmelsadgangen til å gi forskrift om fjerning av vrak bør imidlertid etter departementets syn ligge hos departementet.

Samferdselsdepartementet foreslår følgende nytt siste ledd i § 17:

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

2.4 Avgifter §§ 34, 35 og 36

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

Samferdselsdepartementet har erfart at begrepet "rabattordninger" er egnet til å skape tvil om innholdet. Det har vært uklarhet knyttet til om det er adgang til å fastsette høyere avgifter for enkelte typer skip, for eksempel for skip som ikke møter visse miljøkriterier. I et slikt tilfelle vil "normalprisen" være den rabatterte prisen. Departementet mener at en slik prising er i tråd med bestemmelsene om avgifter etter loven, og at en slik tolkning av begrepet "rabattordninger" er i tråd med lovens formål. For å klargjøre innholdet i begrepet, foreslår departementet likevel at begrepet "rabattordning" endres til "differensiering". Departementet vurderer at en slik endring ikke vil innebære materielle endringer, men vil derimot klargjøre hva som er lovgivers intensjon med bestemmelsene.

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

Samferdselsdepartementet mener at det ikke er aktuelt at staten skal bestemme hvilke aktører som skal kreve inn avgiften på vegne av en kommune. Et slikt forskriftsvedtak ville ikke vært i tråd med prinsippet om at kommunene skal ha generell frihet til å løse sine oppgaver tilpasset lokale forhold, jf. Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder *Statlig styring av kommuner og fylkeskommuner*.

Departementet mener at kommunene bør kunne bestemme at andre aktører skal kreve inn avgiften på deres vegne, slik som kommunene hadde mulighet til etter 2009-loven. Oppgaver skal tildeles kommunene gjennom lovvedtak i Stortinget, jf. nevnte veileder. Departementet foreslår derfor at bestemmelsen endres slik at kommunene kan gi slik forskrift.

I tillegg er det en skrivefeil i § 36 første ledd andre punktum hvor det står "fastsette" istedenfor "fastsettes".

Samferdselsdepartementet foreslår at § 34 første ledd første punktum skal lyde:

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

Samferdselsdepartementet foreslår at § 35 andre ledd bokstav d) skal lyde:

d) *differensiering* av avgiften

Samferdselsdepartementet foreslår at § 36 første ledd andre punktum skal lyde:

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

Samferdselsdepartementet foreslår at § 36 fjerde ledd skal lyde:

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

2.5 Tilsyn med kommunens plikter § 37

Havne- og farvannsloven § 37 gir myndighetene hjemmel til å føre tilsyn. Bestemmelsens andre ledd gir departementet adgang til å føre tilsyn med kommunepliktene etter §§ 6 og 32. Hvilke kommuneplikter staten kan føre tilsyn med må fremgå av særloven jf. kommuneloven § 30-2.

Paragraf 37 andre ledd nevner ikke spesifikt at departementet kan føre tilsyn med kommunenes innkreving av farvannsavgift etter § 36. Dette fremgår i dag av forskrift om kommunenes beregning og innkreving av farvannsavgift (farvannsavgiftsforskriften) § 6. Tilsynsmyndigheten på dette området er i dag delegert til Kystverket.

Departementet ønsker å klargjøre hjemmelsgrunnlaget for å føre statlig tilsyn med kommunepliktene etter § 36. Det foreslås derfor at det tas inn en henvisning til havne- og farvannsloven § 36 i bestemmelsen om tilsyn etter § 37 andre ledd.

Samferdselsdepartementet foreslår at § 37 andre ledd skal lyde:

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

2.6 Bruk av informasjons- eller kommunikasjonssystem for meldeplikt mv. § 39

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

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

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

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

Samferdselsdepartementet foreslår at § 39 tredje ledd skal lyde:

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

2.7 Forenklet forelegg ved fartsovertredelser til sjøs § 51

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

Paragraf 50 er en ny bestemmelse og innføringen av overtredelsesgebyr er ment å bidra til en enklere og mer effektiv sanksjonering, jf. Prop. 86 L (2018-2019) s. 178. Erfaringer fra fritidsbåtsesongen 2020 viser imidlertid at overtredelsesgebyr ikke synes å være en hensiktsmessig reaksjon ved fartsovertredelser til sjøs. Den tidligere ordningen med forenklet forelegg for fartsovertredelser vil være en mer hensiktsmessig sanksjonsform for fartsovertredelser på sjøen. Ileggelse av overtredelsesgebyr istedenfor forenklet forelegg for fartsovertredelser på sjøen kan gi brukerne inntrykk av at slike overtredelser avkriminaliseres, noe departementet ikke ønsker å gi signal om. Det antas at forenklet forelegg i større grad vil virke preventivt mot fartsovertredelser enn overtredelsesgebyr. Til sammenligning gis det bøter og forenklet forelegg for fartsovertredelser på veien, og departementet kan ikke se at det er noen tungtveiende grunner for at fartsovertredelser på sjøen ikke skal kunne straffes på samme måte. Videre er det politiet som i dag har ressurser til å håndheve fartsgrensene på sjøen. Politiet har fått delegert myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr for fartsovertredelser på sjøen etter forskrift om fartsbegrensninger i sjø, men dette er kun ment som en midlertidig løsning frem til en lovendring er på plass. Departementet mener at politiet også på lang sikt bør være den myndigheten som håndhever fartsgrensene på sjøen.

Etter havne- og farvannsloven (2009) § 62 bokstav a kunne fartsovertredelser på sjøen sanksjoneres med bøter eller fengsel inntil 6 måneder. Det fulgte videre av forskrift 15. juni 2001 nr. 634 om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker § 1 nr. 05-07 at fartsovertredelser på sjøen ble sanksjonert med forenklet forelegg. Den nye loven har nå innført forvaltnings sanksjoner for fartsovertredelser, i motsetning til tidligere lov som hadde straffesanksjoner. For den som overtrer fartsgrensene vil den praktiske forskjellen være at dersom gebyret ikke godtas, kan dette klages inn til Kystverket etter alminnelige forvaltningsrettslige regler, jf. forskrift om fartsbegrensninger i sjø § 7 tredje ledd. Ved forenklet forelegg er det derimot et vilkår at brukeren vedkjenner seg forelegget på stedet, ellers blir brukeren anmeldt.

Departementet mener at forenklet forelegg er en mer riktig og hensiktsmessig sanksjonsform for overtredelse av fartsbestemmelsene til sjøs enn overtredelsesgebyr. Departementet

foreslår derfor å gjeninnføre havne- og farvannslovens (2009) tidligere system for håndheving av fartsovertredelser til sjøs ved at et nytt første ledd tas inn i dagens straffebestemmelse § 51.

Etter forslagets § 51 første ledd første punktum gis politiet myndighet til å ilegge bot ved uaktsomme og forsettlige overtredelser av enkeltvedtak og forskrifter gitt i medhold av §§ 7 og 8. Den vide formuleringen som foreslått i nytt første ledd er valgt for å fange opp også overtredelser av andre regler enn fartsovertredelser fastsatt i medhold av §§ 7 og 8. Dette kan eksempelvis bli aktuelt dersom en kommune har fastsatt et forbud i forskrift om bruk av vannscooter i kommunens sjøområde, jf. § 8. I et slikt tilfelle kan det være aktuelt at politiet ilegger bot ved overtredelse av forskriften. Av forslagets andre punktum følger det at bøteleggelsen kan skje ved forenklet forelegg. Departementet vurderer at forenklet forelegg vil være den mest aktuelle sanksjonsformen ved fartsovertredelser til sjøs. Dersom brukeren ikke vedkjenner seg forelegget vil politiet likevel ha muligheten til å ilegge bot istedenfor å anmelde brukeren slik prosedyren vanligvis er når et forenklet forelegg ikke vedkjennes. Dette vil være ressursbesparende for politiet.

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

Når det gjelder dagens første og andre ledd har departementet sett behov for å gjøre enkelte lovtekniske justeringer. Departementet foreslår at dagens første ledd blir andre ledd og at formuleringen "bryter handlingsnormene" blir erstattet med "den som overtrer alternativene angitt i § 50". Departementet vurderer at forslaget er en mer korrekt og presis henvisning til § 50. Dagens andre ledd foreslås som tredje ledd og ordet "gjerningsbeskrivelse" foreslås av lovtekniske hensyn fjernet.

Samferdselsdepartementet foreslår at § 51 skal lyde:

Med bot straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer enkeltvedtak eller forskrift gitt i medhold av § 7 og § 8 første ledd. Bøteleggelsene kan skje ved forenklet forelegg etter faste bøtesatser.

Med bot eller fengsel inntil to år straffes den som overtrer alternativene angitt i § 50 første ledd på en slik måte at det inntreffer eller oppstår fare for betydelig skade på liv eller helse, miljø eller materielle verdier. Det samme gjelder ved overtredelse av bestemmelser gitt i medhold av denne loven når det i forskrift er fastsatt at overtredelse av den aktuelle bestemmelsen er straffbar.

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

2.10 Endringer i andre lover

I lov av 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) § 5 andre ledd, henvises det til "havneloven". Departementet foreslår at bestemmelsen endres, slik at det vises til den riktige korttittelen havne- og farvannsloven.

Samferdselsdepartementet foreslår at forurensningsloven § 5 andre ledd skal lyde:

For forurensning fra det enkelte transportmiddel gjelder det som er fastsatt i eller i medhold av produktkontrollloven, vegtrafikkloven, skipssikkerhetsloven, havne- og farvannsloven, luftfartsloven og jernbaneloven i stedet for bestemmelsene i denne loven.

3 Økonomiske og administrative konsekvenser

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

Når det gjelder hjemmel til å gi forskrift om vrakfjerning og tiltredelse av vrakfjerningskonvensjonen, vises det til Prop. 105 LS (2017-2018) sin omtale av de økonomiske og administrative konsekvensene.

Endringene som foreslås i bestemmelsene om avgifter er også hovedsakelig av språklig karakter. At kommunene får hjemmel til å gi forskrift om at andre aktører skal kreve inn farvannsavgiften på kommunenes vegne er en videreføring av tidligere havne- og farvannslov og flytter forskriftshjemmelen fra forskrifts- til lovnivå.

Departementet legger til grunn at gjeninnføringen av lovens tidligere system for håndheving av fartsovertredelser ikke vil medføre økonomiske og administrative konsekvenser for politiet.

4 Forslag til lovendringer

I.

I lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann (havne- og farvannsloven) gjøres følgende endringer:

§ 4 Ny overskrift skal lyde:

§ 4. Delegering av kommunens myndighet og *klageinstans*

§ 14 andre ledd tredje punktum skal lyde:

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

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

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

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

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

§ 34 første ledd første punktum skal lyde:

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

35 andre ledd bokstav d) skal lyde:

d) *differensiering* av avgiften

§ 36 første ledd andre punktum skal lyde:

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

§ 36 fjerde ledd skal lyde:

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

§ 37 andre ledd skal lyde:

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

Nytt § 39 tredje ledd skal lyde:

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

§ 46 første ledd bokstav a skal lyde:

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

§ 48 første ledd bokstav a skal lyde:

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

§ 51 skal lyde:

Med bot straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer enkeltvedtak eller forskrift gitt i medhold av § 7 og § 8 første ledd. Bøteleggelsen kan skje ved forenklet forelegg etter faste bøtesatser.

Med bot eller fengsel inntil to år straffes den som overtrer alternativene angitt i § 50 første ledd på en slik måte at det inntreffer eller oppstår fare for betydelig skade på liv eller helse, miljø eller materielle verdier. Det samme gjelder ved overtredelse av bestemmelser gitt i medhold av denne loven når det i forskrift er fastsatt at overtredelse av den aktuelle bestemmelsen er straffbar.

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

II.

I lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) gjøres følgende endringer:

§ 5 andre ledd skal lyde:

For forurensning fra det enkelte transportmiddel gjelder det som er fastsatt i eller i medhold av produktkontrollloven, vegtrafikkloven, skipssikkerhetsloven, havne- og farvannsloven, luftfartsloven og jernbaneloven i stedet for bestemmelsene i denne loven.

III.

Loven gjelder fra 1. januar 2021.