

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring  
Lørenfaret 1c  
0585 OSLO

Deres ref

Vår ref  
22/35-12

Dato  
8. april 2024

## **Balanseføring av infrastruktureiendeler i Kystverket - søknad om varig unntak for balanseføring av navigasjonsinnretninger og fiskerihavneanlegg**

Vi viser til tidligere korrespondanse om balanseføring av infrastruktureiendeler i Kystverket, senest brev fra Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) 19. januar og 23. januar 2024, og møte mellom DFØ, Kystverket og NFD 15. mars i år. Under følger en redegjørelse for departementets vurdering av nytteverdien av balanseføring sett i forhold til kostnadene.

### Navigasjonsinnretninger

Kystverket eier og drifter 21 895 innretninger, der om lag 7 000 er med lys. De fleste av innretningene blir utviklet, etablert og holdt ved like i egen regi, blant annet ved bruk av egne fartøyer og landbaserte vedlikeholdslag.

Etter forskrift om farvannsskilt og navigasjonsinnretninger § 3, første ledd, har Kystverket et ansvar for å føre register over alle farvannsskilt og navigasjonsinnretninger. Ansvaret ivaretas i eget fagsystem der alle navigasjonsinnretninger er registrert. I tillegg inneholder fagsystemet oversikt over det kartlagte vedlikeholdsbehovet til alle Kystverkets innretninger, samt en kategorisering av den enkelte innretningens betydning for sjøsikkerheten.

Balanseføring av innretningene vil derfor ikke bidra til å gi staten noen bedre oversikt over sine eiendeler. Balanseføring av Kystverkets egne innretninger vil heller ikke kunne erstatte behov for eget register over alle farvannsskilt og navigasjonsinnretninger da Kystverket fortsatt vil ha ansvar for å føre et register over disse. I praksis vil balanseføringen innebære at deler av informasjon om innretningene dubleres i forskjellige systemer.

Navigasjonsinnretningene er ikke alminnelige anleggsmidler, der bedriftsøkonomiske hensyn kan legges til grunn for vurdering av etablering, utforming og vedlikehold.

Navigasjonsinnretningene plasseres, utformes og vedlikeholdes på bakgrunn av hensyn til

Postadresse  
Postboks 8090 Dep  
0032 Oslo  
postmottak@nfd.dep.no

Kontoradresse  
Kongens gate 8  
www.nfd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
912 660 680

Avdeling  
Maritim politikk og  
kystutvikling

Saksbehandler  
Petter Nedrás  
Falkung  
22 24 67 70

sjøsikkerhet, fremkommelighet og samfunnsøkonomisk nytte. Det er ikke en direkte sammenheng mellom en innretnings kostnad/balanseverdi og innretningens verdi for utøvelsen av samfunnsoppdraget. Hvilke innsatsfaktorer som er mest sentrale avhenger av tiltakets risikoreduserende effekt og vurdering av samfunnsøkonomisk nytte. Dette er størrelser som ikke vil komme frem av regnskapet.

Basert på informasjon som er registrert i det ovennevnte fagsystemet, er Kystverket i dag i stand til å fremskaffe styringsinformasjon om det kartlagte vedlikeholdsbehovet til innretningene. Denne informasjonen kobles direkte mot en kategorisering av innretningenes betydning for sjøsikkerheten. Verdsettelsen i forbindelse med etablering av åpningsbalansen vil måtte basere seg på en sjablongmessig tilnærming med en dertil kalkulatorisk avskrivningstid basert på et generelt levetidsanslag. Innretningene ligger svært værutsatt til og det faktiske kartlagte vedlikeholdsbehovet kan, og ofte vil, avvike fra det kalkulatoriske vedlikeholdsbehovet basert på generelt levetidsanslag. Kystverket mener at det kartlagte vedlikeholdsbehovet gir et langt mer reelt bilde av behovet enn en kalkulatorisk avskrivningstid. Nøkkeltall basert på balanseregnskapet vil heller ikke ta inn over seg ev. geografisk spredning av vedlikeholdsbehovet.

Kystverkets operative ressurser arbeider året rundt med etablering, modernisering og vedlikehold av navigasjonsinnretninger, og porteføljen er derfor i stadig endring. Innretningene inspiseres jevnlig og den faktiske tilstandsgraden på hver innretning registreres direkte i fagsystemet. For Kystverket vil føring og oppfølging av 22 000 innretninger i et anleggsregister kreve vesentlig ressursinnsats, og i den forbindelse vil det påløpe både engangs og varige kostnader.

For å kunne forberede systemer og rutiner i forbindelse med etablering av åpningsbalansen og tilrettelegging for videre oppfølging av balanseverdier, vil det påløpe engangskostnader knyttet til konsulentbistand, systemintegrasjoner m.m. I tillegg vil vedlikehold av ny balanse medføre varig økning i Kystverkets administrative utgifter for å avlegge et regnskap med tilstrekkelig kvalitet. Dette vil innebære at Kystverket må øke antall administrativt personell som skal følge opp anleggsregnskapet, noe som vil medføre økte lønns- og personalkostnader på om lag 3-5 mill. kr årlig. I tillegg forventes det at det vil påløpe økte kostnader til utvidet bruk av eksisterende systemer eller for å ta i bruk nye systemer. Det er ikke gjort noen estimater knyttet til størrelsen på de sistnevnte kostnader, da størrelsen i stor grad vil være avhengig av hvilke løsninger som velges. Hvilken løsning som velges, vil være avhengig av krav i regelverket, men også tid virksamheten har for å imøtekomme kravene.

Den forholdsvis høye kostnaden har bl.a. sammenheng med at innretningene etableres og vedlikeholdes i egenregi, som innebærer en del regnskapstekniske problemstillinger. Bl.a. vil om lag 180 operativt ansatte måtte registrere tidsbruk på et langt mer detaljert nivå enn i dag for at tidsbruken skal kunne henføres til riktig anlegg i anleggsregnskapet. Kostnader til ansatte på land (planleggere, prosjektledere, administrativ ansatte), fartøyskostnader, materialkostnader m.m. vil også måtte henføres hver innretning i balanseregnskapet. Mange

av innretningene består av komponenter med ulik levetid og dekomponering vil derfor måtte vurderes.

Informasjon om innretningene er allerede tilgjengelig i Kystverkets fagsystem og balanseføring vil dermed ikke bidra til å få bedre informasjon om disse. En sjablonmessig eller forenklet balanseføring av disse eiendelene vil ikke gi noen verdi for departementets styring av etaten, og en nøyaktig oppfølging av verdiene vil være svært kostnadskrevende og gi svært begrenset ny styringsinformasjon. Vi anmoder derfor om varig unntak fra SRS 17, punkt 21 for navigasjonsinnretninger. Dersom DFØ ikke etterkommer denne anmodningen ber vi om at fristen for balanseføring ikke settes før 1.1.2027 på grunn av sakens kompleksitet.

### Fiskerihavneanlegg

Ansvar for de statlige fiskerihavneanlegg ble tilbakeført til staten 1.1.2023, og i dag eier Kystverket i fiskerihavneanlegg i 371 havner. Fiskerihavneanlegg er et samlebegrep, og totalt har Kystverket ansvaret for til sammen 656 moloer og 241 kaier. Det er forskjell i levetid for moloer og kaier, men felles for begge er at levetiden er relativ lang.

Det er ingen fastsatt dimensjonerende prosjektert levetid for moloer. Moloer dimensjoneres normalt med returperiode på 200 år for stormflo og signifikant bølgehøyde og med en prognostisert utvikling for vannivå frem mot år 2100. Det er stor forskjell på steinkvaliteten som er brukt langs kysten og dette vil ha betydning for hvor fort en molo må oppgraderes. I utgangspunktet skal en molo kunne ligge «evig», så lenge den vedlikeholdes og repareres, for eksempel som følge av stormskade. I praksis vil de fleste ikke ha en levealder utover 80-100 år, men det er fortsatt lenger levetid enn for øvrige konstruksjoner i sjø.

Kaiene dimensjoneres i dag etter norsk standard, og har en normal levetid på 50 år. Enkelte konstruksjonsdeler, som for eksempel forlist, ledere/stiger, fending vil kunne ha kortere levetid. Dette fører til at kaiene vil måtte dekomponeres i regnskapsmessig forstand dersom de skal balanseføres.

Det er flere utfordringer knyttet til verdsettelse av disse eiendelene. Av Veiledningsnotatet til utarbeidelse av åpningsbalanse av desember 2020 fremgår det at det for infrastruktureiendeler kan være vanskelig å definere virkelig verdi og at det derfor vil være naturlig å benytte gjenanskaffelsesverdi. Videre vil det kunne være aktuelt å benytte nybyggpriser/entreprenørpriser eller erfaringstall, samt at det også kan være aktuelt å trekke erfaringer fra eventuelle lignende virksomheter i Norge eller andre land.

Dersom Kystverket ved verdsettelsen av fiskerihavnene skal legge til grunn markedsverdi, vil dette innebære at det må innhentes takst for disse eiendelene, og at anleggene i alle 371 fiskerihavner må takseres. I den forbindelse vil det påløpe betydelige takseringskostnader. En takst er et øyeblikksbilde av hva markedet er villig å betale, og viser ikke nødvendigvis gjenanskaffelsesverdi eller samfunnsøkonomiske dimensjonene ved eierskapet. I den grad virkelig verdi skal fastsettes, er det naturlig at det sees bredere på verdibegrepet til å omfatte

samfunnsverdi (for eksempel hvilke verdier anlegget skjermer). Kystverkets tilstandsvurdering som sier noe om slitasje og alder vil være en del av en slik vurdering, men vurderingene vil måtte gjennomføres av eksterne kapasiteter. Dette antas å være kostnadskrevende. Beregninger av gjenanskaffelsesverdi er også en omfattende og kostnadskrevende prosess.

Kystverket kjenner ikke til hvordan andre land som har slike infrastruktureiendeler har balanseført dem, utover at Kystdirektoratet i Danmark ikke balansefører infrastruktureiendeler og at Sjöfartsvärket i Sverige gjør det. Kystverket kjenner heller ikke til om og hvordan fylkeskommunene som i en kort periode eide fiskerihavnene sør for Stad har balanseført disse. Det vil derfor i begrenset grad være mulig å trekke erfaringer fra andre virksomheter.

Ettersom disse eiendelene har til dels svært lang levetid, vil balanseverdiene være store med lave avskrivningskostnader. Balanseføring vil derfor ikke gi noe ytterligere styringsinformasjon utover en økt balanseverdi.

Som for navigasjonsinnretningene er det NFDs vurdering at en sjablonmessig eller forenklet balanseføring av disse eiendelene ikke vil gi noen verdi for departementets styring av etaten, og en nøyaktig oppfølging av verdiene vil være svært kostnadskrevende og gi svært begrenset ny styringsinformasjon.

Vi anmoder derfor om varig unntak fra SRS 17, punkt 21 for fiskerihavneanlegg. Dersom DFØ ikke etterkommer denne anmodningen ber vi om at fristen for balanseføring ikke settes før 1.1.2027 på grunn av sakens kompleksitet.

#### Farleder

Vi viser til brev fra NFD datert 19. januar 2024 med anmodning om en tolkningsuttalelse i forbindelse med balanseføring av farledstiltak. Vi ser frem til en tilbakemelding på denne anmodningen.

Med hilsen

Anita Christoffersen (e.f.)  
avdelingsdirektør

Petter Nedrås Falkung  
underdirektør

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*