



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato: 15.06.2018

Deres ref:

Vår ref (saksnr):
201802287-5

Saksbeh:
Trond Helge Hem, 92429799

Arkivkode:
630

OSLO KOMMUNES HØRINGSUTTALELSE TIL NOU 2018:4 SJØVEIEN VIDERE - FORSLAG TIL NY HAVNE- OG FARVANNSLOV

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 13. mars d.å. hvor *NOU 2018:4 Sjøveien videre – forslag til ny havne- og farvannslov* ble sendt på høring. Frist for tilbakemelding til departementet ble satt til 15. juni d.å.

Oslo bystyre behandlet i sitt møte 13. juni d.å. denne saken. Et bredt flertall sluttet seg til høringsuttalelsen som er gjengitt nedenfor. Av kommunens høringsuttalelse går det også fram at høringsuttalelsen fra Oslo Havn KF følger som vedlegg til oversendelsen til departementet.

Oslo bystyre fattet følgende vedtak i sak 188:

«Oslo kommune avgir følgende høringsuttalelse til NOU 2018:4 Sjøveien videre – ny havne- og farvannslov:

Oslo kommune mener lovutvalget har gjort et solid arbeid. NOUen og dens anbefalinger bidrar til en teknisk klargjøring av det juridiske rammeverket samtidig som det foreslås viktige materielle endringer i lovteksten. Med unntak av enkelte forhold og presiseringer som drøftes i det følgende, støtter Oslo kommune de anbefalinger som kommer fra utvalget eller utvalgets flertall.

Havnestyret i Oslo Havn KF har avgitt sin høringsuttalelse, denne ligger vedlagt i sin helhet. Oslo kommune deler i all hovedsak de synspunkter og vurderinger som framkommer i høringsuttalelsen, med unntak av ett forhold knyttet til eventuell framtidig praktisering av utbytte fra havnen. Dette forholdet er nærmere omtalt nedenfor.

Lovutvalget foreslår i overkant av 20 endringer. Flere av disse endringene vil ikke bli kommentert i det følgende. De forhold som kommenteres under er endringer som det anses som viktig at Oslo kommune som eier av havnen har synspunkter på i høringen.

Utvalget foreslår at kommunene, ev i samarbeid med andre kommuner, selv kan velge organisasjonsform innenfor rammen av kommuneloven, lov om interkommunale selskap og den alminnelige selskapslovgivningen, herunder aksjeloven. Dette er i all hovedsak en videreføring av gjeldende lovgivning. Oslo kommune støtter denne konklusjonen.

Utvalget mener imidlertid det bør lovfestes et krav om at kommunens forvaltning av offentlig myndighet i farvannet og egen havnevirkksomhet skal holdes organisatorisk adskilt, jf. lovutkastet § 28. Med lovutvalgets forslag om å flytte forvaltningsansvaret for farleden til staten, reduseres myndighetsoppgavene til Oslo Havn betydelig sammenlignet med i dag.

Oslo kommune er positiv til lovutvalgets forslag til oppmykning av dagens bestemmelser om havnekapitalen. Dagens lovgivning på dette området gir svake insentiver på flere plan. Det som er mest uheldig med dagens bestemmelser for Oslo sin del, men også for enkelte andre byhavner, er at gevinster fra den transformasjonen som havnearealene har og vil være i, ikke i større grad tilfaller byenes befolkning.

Flertallet i lovutvalget foreslår enkelte begrensninger knyttet til mulighet for å ta utbytte fra havnevirkksomheten. Oslo kommune har sammenfallende mål med staten om å legge til rette for økte godsvolumer på kjøl da sjøtransport er miljøvennlig og effektivt. Oslo kommune er derfor opptatt av å videreutvikle havnen. Bestemmelsen om at utbytte bare kan tas ut dersom egenkapitalen er tilstrekkelig til å ivareta forsvarlig drift, vedlikehold og utvikling av havnevirkksomheten i tråd med lovens formål, er unødvendig siden disse kravene vil følge naturlig ved en god eierstyring. For å videreutvikle en moderne, effektiv og konkurransedyktig havn vil det være behov for betydelige investeringer på sikt.

Oslo kommune støtter oppmykning av bruken av havnekapitalen og mener det vil gi insentiver for en mer ordinær eieroppfølging av Oslo Havn KF. En mulighet for utbytte vil føre til at det i større grad enn i dag vil bli en reell diskusjon mellom eier og foretak om strategi og investeringsbeslutninger for Oslo havn. Det vil være grunnleggende sunt.

Oslo kommune vil bemerke at havnestyret i Oslo Havn KFs høringsuttalelse i hovedsak støtter lovutvalgets forslag, men ønsker at det etableres en meldeplikt til departementet ved beslutning om utdeling av utbytte. Oslo kommune støtter ikke en slik meldeplikt da dette anses som unødvendig og byråkratisk. Det må forutsettes at kommunene følger lovens ordlyd også når det gjelder kapitalforvaltningen av havnen.

Lovutvalget foreslår at kommunestyret (bystyret) kan gi forskrift om midlertidig begrensning av fartøyers opphold i havn når dette er nødvendig av hensyn til lokal luftforurensning. Utvalget foreslår at dette fastsettes i kommunal forskrift, slik at næringen sikres forutsigbare og gjennomsiktede prosesser. Oslo kommune ser svært positiv på utvalgets forslag.

Utvalget selv drøfter i hvilken grad denne hjemmelen vil kunne bli tatt i bruk, og viser til at veitrafikken står for det klart største bidraget. Oslo kommune jobber aktivt med å bedre luftkvaliteten for byens innbyggere og besøkende. Det legges til grunn at denne hjemmelen ikke vil bli brukt ofte, men gir kommunen et nytt og viktig verktøy på dager hvor den lokale luftforurensningen er svært høy. I slike tilfeller vil kommunens primære oppgave være å beskytte befolkningens helse.

I denne sammenheng vil Oslo kommune vise til at Oslo bystyre 28.09.2016 vedtok at det skal utarbeides en handlingsplan for hvordan Oslo kommune kan sørge for at alle skip som anløper Oslo havn på sikt benytter nullutslippsteknologi ved kai, samt ved inn- og utseiling. Som en del av vedtaket besluttet bystyret at det skal tas kontakt med nasjonale myndigheter med sikte på endring av havne- og farvannsloven, slik at det kan stilles krav om landstrøm ved skipsanløp. Byrådet legger opp til å fremme en handlingsplan for Oslo havn som nullutslippshavn for Oslo bystyre i løpet av første halvår 2018.

Oslo kommune er kjent med at lovutvalget har hatt et mål om at ny havne- og farvannslov skal være teknologinøytral da den teknologiske utviklingen endrer seg raskt. Oslo kommune følger den teknologiske utviklingen både når det gjelder skipsfart og øvrige fossilbaserte fremkomstmidler og andre maskiner. Det pågår miljøinitiert innovasjon i skipsfarten og norsk aktivitet er en av flere drivere her. Oslo kommune er kjent med at det er flere alternative tiltak som kan redusere klimagassutslipp og luftutslipp fra skip. Samtidig er det kjent at de større skipene har god miljøeffekt av å være koblet til strøm på land fremfor å ligge med motorene i gang tett opp mot bybebyggelsen. Det er kjent at det er etablert landstrøm for cruiseskip blant annet i Nord-Amerika langs vestkysten. Per i dag er det kostbart å investere i landstrømsanlegg på land, især til større skip som cruiseskip. Støtteordninger til landstrøm for cruiseskip fungerer heller ikke tilfredsstillende. Hvis det skal investeres i denne type anlegg fra kommunene og havnenes side, bør det være en sikkerhet for at anleggene blir benyttet. Dette gjelder cruisetrafikk, men også andre segmenter som lasteskip, ferger og generelt.

Oslo kommune ber derfor om at gis juridisk grunnlag for at det kan stilles krav om bruk av landstrøm ved skipsanløp i det lovarbeidet Samferdselsdepartementet nå skal i gang med.

Lovutvalget foreslår at forvaltningsansvaret for farledene i sin helhet overtas av staten ved Kystverket. Dette betyr at staten overtar farvannsforvaltningen i kommunenes sjøområder. Utvalgets flertall mener dagens regelverk ikke er tilfredsstillende med tanke på sikkerhet i farvannet og klarhet i ansvarsforholdene, samt at det er store forskjeller mellom kommunene når det gjelder hvordan ansvaret ivaretas.

Oslo kommune mener at utgangspunktet bør være at kommunen har forvaltningsansvaret i kommunens sjøområde, og merker seg at mindretallet uttrykker at aktørene i havnene forventer at havnen utøver farvannsforvaltningen, og at havnen besitter den lokale kunnskapen om farvannet. Siden dagens organisering fungerer godt i de største havnene slik utvalget skriver, bør departementet vurdere å la dagens regime fortsette der. Det vises i den sammenheng også til havnestyret i Oslo Havn KF sin høringsuttalelse. Der pekes det på at Oslo havn behandler 30-50 søknader om tillatelser til å legge ut brygger og bøyer samt 100 søknader om å utøve vannsportaktiviteter. Slik lovutkastet åpner for, kan staten innhente råd fra kommunen før avgjørelse blir tatt. Samlet sett for det offentlige kan en slik ordning derfor bli mer ressurskrevende enn i dag.

Oslo kommune stiller også spørsmål ved om forslaget innebærer at staten overtar myndighetsutøvelse i kommunalt farvann som Oslo kommune i dag regulerer gjennom ordensforskrift og fartsregulering. Hvis så er tilfellet mener Oslo kommune at dette er å gå for langt i forhold til hva som bør være en kjerneoppgave for det kommunale selvstyret.

Lovutvalgets forslag om bortfallet av muligheten for å innkreve anløpsavgift er en konsekvens av at ansvaret for forvaltningsansvaret av farledene overføres til staten. Bestemmelsen om anløpsavgift er knyttet til kostnader for offentlig myndighetsutøvelse. I dag fører kommunen statistikk over antall anløp, fartøyenes største lengde, bredde og dybde, varemengder lastet og losset, og liggetid ved kai. Kommunens innhenting av havnestatistikk kan etter dagens regulering finansieres med anløpsavgift. Det er satt i gang et arbeid i bl.a. SSB med å legge til rette for mer effektive løsninger for innhenting av statistikkopplysninger. Oslo kommune legger til grunn at før det fastsettes en avgrensning av kommunenes mulighet til å innhente anløpsavgift, må den omtalte statistikk-løsning i SSB være på plass.

Dagens lovverk har en særskilt bestemmelse om mottaksplikt for kommunale og private havner som er åpne for allmenn trafikk. Utvalget foreslår at disse bestemmelsene fjernes og at havner reguleres av konkurranserett og myndighetsmisbrukslæren. Oslo kommune vurderer det som en

hensiktsmessig løsning, da det er rimelig at havnen bør kunne avvise fartøy som det er grunn til å tro ikke vil, eller kan, betale vederlag mv.»

Med hilsen

Eli Vorkinn
kommunaldirektør

Anders Berg
seksjonssjef

Godkjent elektronisk

Vedlegg: 1. Høringsdokument til NOU:4 - Sjøveien videre - Forslag til ny havne- og farvannslov