



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Sendes pr e-post:
postmottak@sd.dep.no

CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Deres ref.:
18/562

Vår ref.:
15/43

Dato:
Stavanger, 06.06.2018

HØRINGSUTTALELSE TIL NOU 2018:4 SJØVEIEN VIDERE

Det vises til høring av forslag til ny havne- og farvannslov NOU 2018:4 Sjøveien videre. Stavangerregionen Havn IKS (heretter **SRH**) er tildelt myndighet for farvannsforvaltning, drift og utvikling av havnevirksomhet for eierne Stavanger kommune (80,69%), Sola kommune (16,75%), Randaberg kommune (1,36%) og Rennesøy kommune (1,19%). Rennesøy kommune og Finnøy kommune vil inngå i nye Stavanger kommune fra 2020, og havnedistriktet vil derfor øke med Finnøy kommunes sjøarealer.

SRH har flere heleide datterselskaper og eier i tillegg direkte og indirekte 49,4 % av Risavika Havn AS, som eier havne- og næringseiendommer i Sola kommune. Det er inngått avtale om at SRH skal kjøpe ut de øvrige eierne senest høsten 2019.

SRH har som medlem i KS Bedrift Havn vært involvert i arbeidet med revidering av havne- og farvannsloven, men meldte nylig overgang til den nyetablerte havneforeningen Norske Havner. SRH støtter høringsuttalelsen fra havneforeningen, men ser behov for å gi særskilt uttalelse på følgende temaer:

1) Forslag til overføring av ansvar og myndighetsforvaltning av kommunens sjøarealer til staten med bortfall av anløpsavgift og gebyr for tiltaksbehandling

Lovutvalgets presentasjon av endringer i havne- og farvannsloven gir uttrykk for at disse skal bidra til økt konkurransekraft for sjøtransporten. Det må derfor legges til grunn at revidert lov vil bidra til overordnet målsetning om å flytte mer gods fra vei til sjø og bedre økonomiske og sikkerhetsmessige vilkår for maritim næring generelt.

Endringer i ansvarsforhold og forvaltningsmyndighet må resultere i lavere kostnader for sjøtransporten. Dersom virkningen av å ta bort oppgaver fra havnene har til hensikt å fjerne kostnader som hittil har vært brukerbetalt, så kan ikke konsekvensen av at disse oppgavene nå skal utføres på statlig hånd videreføres som en annen type brukerbetaling.



SRH støtter en sentralisering av oppgaver der det er fornuftig og kostnadsbesparende for havne-Norge og sjøtransporten. Det er viktig med lokal tilstedeværelse for sjøsikkerhet og beredskap og det kreves lokal kunnskap for å gjøre god lokal myndighetsforvaltning. I dag er de faste kostnadene knyttet til dette fordelt på blant annet kaivederlag og anløpsavgift. Det må ikke undervurderes at flytting av ansvar og myndighet fra kommunen til staten vil kreve en stor grad av lokale høringsuttalelser og koordinering. Det er ikke god ressursallokering om havnene må bære kostnadene til den nødvendige lokale kompetansen uten å kunne få inntekter på arbeidet. Det blir feil å legge disse kostnadene inn i priskalkyler for brukere av kaier- og havnearealer. SRH har allikevel tro på at selskapet skal kunne tilpasse kostnader til den virksomhet som til enhver tid drives.

SRH ser gjerne at departementet inviterer til en dialog med et representativt utvalg for havne-Norge, der det gjøres nærmere rede for hvordan en planlegger å dekke inn eksisterende kostnader havner i dag har med driften som er brukerbetalt av anløpsavgift.

SRH støtter bortfall av anløpsavgift med grunnlag i at det bidrar til bedre konkurransevilkår for sjøtransporten og mer like vilkår i havnene.

2) Tillatelse til utbytte fra havnekapitalen

I SRH sin uttalelse om utbytte fra havnekapital i brev av 17.12.15 til departementet ble det gitt uttrykk for en sterk skepsis til en slik lovendring. Det ble blant annet argumentert med at havnevirksomhet er svært kapitalkrevende i en næring med små marginer innen både person- og godstransport, der pris, regularitet og effektivitet er avgjørende. For å medvirke til å flytte mer gods fra vei til sjø, må aktørene innen logistikk og infrastruktur jobbe målrettet i et langsiktig perspektiv. Havnevirksomhet drives etter selvfinansieringsprinsippet og er brukerfinansiert, og sett i lys av dette er det uheldig om det tillates å tappe selskapet for kapital i et to-fireårsperspektiv.

Styret i SRH er positiv til en utbytteadgang med begrensninger. Det forutsetter at det etableres en tilsynsordning slik at regelverkets hensikt overholdes. Det må formidles en grunnleggende forståelse i loven og tilhørende støttedokumenter at havneøkonomien må være robust for å kunne drives og utvikles i et 50 til 100 års perspektiv. Det betyr at havnevirksomheten må fungere også i lavkonjunkturperioder. Nivået for uttak av utbytte fra havnekapital må tilpasses et langsiktig perspektiv på investeringer der en fullverdig kontantstrøm kan la vente på seg, og der en i noen tilfeller må prioritere samfunnsøkonomisk lønnsomhet framfor kortsiktig avkastning. Det må stilles betingelser som reflekterer at havneinfrastruktur ikke gis direkte statlig støtte, til tross for betydningen den har for det regionale, nasjonale og internasjonale transportnettverket og som premissgiver for en del næringsvirksomhet.

3) Organisering av kommunal havnevirksomhet

Det framstår som noe uklart hvilken reell praktisk betydning forslaget til organisatorisk skille mellom myndighetsutøvelse og forretningsmessig havnevirksomhet vil få.

Dersom det er slik at lovutvalget mener at forvaltningsmyndighet og kommersiell havnevirksomhet ikke kan legges til et interkommunalt selskap der disse virksomhetstyper er lagt til egne juridiske subjekter i samme konsern, så må SRH få anmode om en ny vurdering av en slik anbefaling.

Samtidig er det uklart om havnevirksomhet innenfor kommunale foretak kan bruke sine personalressurser på en annen måte enn havnevirksomhet innenfor interkommunalt foretak eller aksjeselskap.

For å ha både en nødvendig og fornuftig ressursutnyttelse av kompetanse og kapasitet må det fortsatt være tillatt for de to sistnevnte foretakstypene å benytte personale på tvers av juridiske enheter.

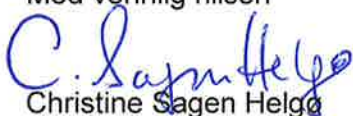
4) Bortfall av mottaksplikt

SRH er positiv til bortfall av mottaksplikt, og at dette kan være et virkemiddel i f.eks. tilfeller der det er ubetalte forfalte krav for kaivederlag fra tidligere anløp.

Ny hjemmel til å kunne avvise eller bortvise fartøy på grunn av fare for akutt lokal luftforurensning kan by på en del utfordringer. Det må fastsettes hva som skal anses som lokal ulovlig forurensning og hvem som skal kunne vedta regler for hva dette nivået er. Det må være årsakssammenheng mellom avvisning og utslipp. Det må tydeliggjøres hvem som skal vedta avvisning/bortvisning og med hvilken kompetanse.

Samtidig som en slik lovhjemmel vurderes må det slås fast at det ikke påhviler et erstatningsansvar på havn/kommune ved av- eller bortvisning. Spesielt for cruiseturismen til Stavanger vil det være mange berørte parter ved en avvisning og store konsekvenser kan følge av dette.

Med vennlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, reading "C. Sagen Helge".

Christine Sagen Helge

Styreleder

Stavangerregionen Havn IKS

Kopi:

Anita Wirak, juridisk leder Bymiljø og utbygging, Stavanger kommune

Bjørn Morten Hermansen, Strategi og styring, Stavanger kommune