



Arkivsak 200607978-4
Arkivnr. 824.T01
Saksh. Jacobsen, John Martin

Saksgang	Møtedato
Samferdselsutvalet	21.03.2007
Fylkesutvalet	28.03.2007

HØYRING AV FORSLAG TIL REVIDERT LOV OM HAMNER OG FARVATN

SAMANDRAG

Fylkesrådmannen er positiv til at revidert lov om hamner og farvatn i større grad enn dagens lovverk er ei lov som skal regulere og legge til rette for hamnene sin funksjon som logistikknutepunkt i transportkjeda, og at sjøtransporten kan vidareutviklast og hevde seg i konkurransen med andre transportformer. Lovforslaget kan vere eit avgjerande bidrag i arbeidet med å nå målet om å overføre meir av trafikken frå veg til sjø.

Fylkesrådmannen er positiv til at ansvar i framlegg til lov om hamner og farvatn blir gjort obligatorisk for kommunane, med unntak for ansvaret knytt til fyrlys, sjømerke, skilt og andre navigasjonsinstallasjonar. Ansvaret for desse installasjonane bør også i framtida ligge til staten ved Kystverket. Ei hovudinnvending mot forslaget til ny lov om hamner og farvatn er at den i større grad bør harmoniserast og knytast til plan- og bygningslova. Fylkesrådmannen saknar og ei vurdering når det gjeld tilhøve til det generelle forbudet om å bygge i 100-metersbeltet frå sjø, fri ferdsel i strandsona og den aukande trafikken med fritidsbåtar.

Lovverket i dag gjer det mogleg for hamnene å dekke inn løns- og administrative kostnader frå anløpsavgifta. Fylkesrådmannen er samd i at det er viktig å gjere endringar i avgiftsstrukturen som bidrar til eit effektivt og harmonisert avgiftsregime som reduserar kostnadane for sjøtransport.

Fylkesrådmannen meiner at det er avgjerande at nasjonalhamnene no får eit innhald gjennom statleg økonomisk engasjement til utvikling av effektive terminalar. I denne samanheng vil fylkesrådmannen vise til eit utgreiingsprosjekt som fylkeskommunen gjer i samarbeid med Bergen og Omland hamnevesen om moglege ekspansjonsområde for Bergen hamn.

Fylkesrådmannen støtter ein modell som gir eit skilje mellom drift og forvaltning av hamnene. Fylkesrådmannen er positiv til at det vert lagt opp til offentleg styring og kontroll av hamna ved at eit forvaltningsselskap etablert med utgangspunkt i hamnekassen skal vere eigd av det offentlege.

Fylkesrådmannen støtter ei oppmjuking av regelverket knytt til bruk av midlar som kjem frå hamna og meiner at marknadsbasert prising av hamnetenester gir eit godt grunnlag for effektiv hamnedrift. Det er viktig at det vert gitt klare føringar for at hamnekapitalen skal investerast i tiltak og verksemdar som fremjar vidareutvikling av hamna.

FORSLAG TIL INNSTILLING

1. Fylkesutvalet er positiv til at revidert lov om hamner og farvatn i større grad enn dagens lovverk legg til rette for hamnene sin funksjon som logistikknutepunkt i transportkjeda, og at sjøtransporten kan vidareutviklast og hevde seg i konkurransen med andre transportformer.
2. Etter fylkesutvalet sitt syn bør forslaget til ny lov om hamner og farvatn i større grad harmoniserast og knytast til plan- og bygningslova. I den samanhengen bør ein sjå på tilhøve til det generelle forbodet om å byggje i 100-metersbeltet frå sjø, fri ferdsel i strandsona og den aukande trafikken med fritidsbåtar.
3. Fylkesutvalet legg til grunn at ansvar i framlegg til lov om hamner og farvatn blir gjort obligatorisk for kommunane, med unntak for ansvaret knytt til fyrlys, sjømerke, skilt og andre navigasjonsinstallasjonar. Ansvaret for desse installasjonane bør og i framtida ligge til staten ved Kystverket.
4. Fylkesutvalet meiner det bør leggst til rette for ein gradvis nedtrapping av hamneavgifta basert på ei vurdering av hamnene sitt inntekstpotensiale, med sikte på å ta bort hamneavgifta til fordel for sjøtransporten sin konkurranseevne.
5. Fylkesutvalet meiner at det statlege engasjementet i tilknytning til nasjonalhamnene må styrkast, for å bidra til å flytte gods frå veg til sjø.
6. Fylkesutvalet støtter ein modell som gir eit skilje mellom drift og forvaltning av hamnene.
7. Fylkesutvalet er positiv til ei oppmjuking av regelverket knytt til bruk av midlar som kjem frå hamna og meiner at marknadsbasert prising av hamnetenester gir eit godt grunnlag for effektiv hamnedrift, men at det vert gitt klare føringar for at hamnekapitalen skal investerast i vidareutvikling av hamna.



Paul M. Nilsen



Magnus Vestrheim

Vedlegg:

Høyringsbrev – Lov om hamne og farvatn

Bakgrunn

Fiskeri- og kystdepartementet har sendt ut forslag til revidert lov om hamner og farvatn på høyring. Høyringsnotatet (246 sider) som gjer greie for bakgrunn og innhald i lovforslaget er tilgjengeleg på Internett (www.regjeringen.no). Utkast til ny lov er saman med høyringsbrevet lagt ved saksframlegget.

Hovumålsettinga med ei revidert lov om hamner og farvatn er å etablere eit juridisk rammeverk som fangar opp nye utfordringar og kan bidra til at hamnene får utvikle seg som logistikkknutepunkt og at sjøtransporten kan vidareutviklast og hevde seg i konkurransen med andre transportformer.

Høyringsfristen for å kome med uttale til forslag til revidert lov er 2. april 2007.

Problemstillingar

I høyringsbrevet vert det særleg bedt om kommentarar og innspel til følgjande problemstillingar:

- Spørsmålet om hamna bør ha ein eigen økonomi (hamnekaske) skilt frå kommunane sin økonomi slik som etter gjeldande lov, eller om kommunen bør kunne organisere hamna som anna kommunal verksemd.
- Spørsmålet om det skal gjelde ei avgrensing som inneber at selskap som er etablert med midlar frå hamnekassen, ikkje skal kunne ha offentlege eigarar.

Fylkesrådmannen er i tillegg særleg opptatt av:

- At lovforslaget legg til rette for eit auka statleg økonomisk engasjement i utvikling av nasjonalhamnene og infrastruktur som veg og bane i tilknytning til desse.
- At forslaget om fjerning av anløpsavgift og innføring av farleigebyr ikkje fører til konkurransevriding i forhold til private hamner

Viktige endringar i forslag til revidert lov om hamner og farvatn

Frå hamnedistrikt til generelt kommunalt ansvar (§ 2-1)

Systemet i dag inneber at kommunane sitt ansvarsområde som hovudregel bare kan utøvast innanfor eit hamnedistrikt. Har ikkje kommunane etablert eit hamnedistrikt har dei heller ikkje ansvar etter lova. Dette er då staten sitt ansvar. Ny lov legg opp til at kommunane sitt ansvarsområde blir knytt opp til kommunegrensene. Hamnedistrikta blir då samanfallande med ansvarsområdet under plan- og bygningslova, og blir i tillegg gjort obligatorisk. Dette inneber at alle kystkommunar får eit generelt ansvar for forvaltninga av hamner og farvatn. Det er lagt opp til at kommunane blant anna skal få ansvar for fyrlys, sjømerke, skilt og andre navigasjonsinstallasjonar.

Frå anløpsavgift til farleigebyr (§3-14)

Ordninga i dag med anløpsavgift vert avvika og det vert opna opp for at kommunen/hamna kan krevje farleigebyr. Farleigebyret skal brukast til å finansiere tryggleik og framkomst i hamner og farvatn (kostnadsorientert), og skal ikkje vere av fiskal karakter. Det vert vidare lagt opp til ei alminneleg prising av hamna sine tenester. Kommunen kan i tillegg innkrevje eit farleigebyr til dekking av kostnader med å legge til rette for tryggleik og framkomst for fartøy som trafikkerer kommunen sine farleier.

Nasjonale hamner (§ 7-2)

Dagens hamnestruktur består av nasjonale hamner (10 stk) og andre hamner. Statusen som nasjonal hamn har fram til no ikkje hatt noko reelt innhald, f.eks. i form av konkrete offentlege finansieringsprogram i tilknytning til desse hamnene. Utkastet til ny lov indikerar at nasjonalhamnene vil bli gitt ei større vekt som knutepunkt i den nasjonale transport- og logistikkplanlegginga. Nasjonalhamnene skal sikrast god tilknytning til det landbaserte transportnettverket og til effektive og sikre farleier. Einskilde reglar om organisering vil difor rette seg berre mot nasjonalhamnene.

Departementet meiner derfor at staten, for å ivareta nasjonale behov, må kunne pålegge dei nasjonale hamnene ei særskild organisering. Staten vil med dette bidra til at dei nasjonale hamnene vert utvikla og fyller rollen som knutepunkt og omlastningsterminalar i det overordna transportnettverket.

Det blir lagt opp til at staten kan stille vilkår som nasjonalhamnene må oppfylle. Vidare blir det sagt at nasjonalhamnene skal lage strategiplanar for hamneverksemnda og utviklinga av hamna. Desse skal godkjennast i departementet og rullerast.

Hamna si organisering (§ 7-3)

Lova slik den er i dag legg få hindringar får ulike måtar å organisere hamnene på. I utkast til revidert lov har ein lagt til rette for eit klarare skilje mellom forvaltningsoppgåver og kommersielle driftsoppgåver. Det blir opna opp for etablering av (offentleg/private) driftsselskap og utleigeselskap som aksjeselskap. Departementet har ikkje konkludert med si tilråding, og høyringspartane blir bedne om gi kommentarar til dette.

Frå hamnekassee til hamnekapital (§§ 7-4, 7-5 og 7-6)

I gjeldande lov er inntekter frå hamna underlagt særskilde regler ved at inntekter vert sikra i ei portefølje som utelukkande kan nyttast til "hamnedrift"; den såkalla *hamnekassee*. I revidert lov er det forslag om å erstatte hamnekasseebegrepet med *hamnekapitalen*. Hamnekapital er vald for å markere avstand til dei avgrensingar som er knytt med hamnekasseebegrepet. Det er i lovutkastet ikkje konkludert med kva reglar som skal gjelde for forvaltninga av midlane, og det blir opna opp for innspel frå høyringspartane. Viktige spørsmål i denne samanheng er mellom anna dei to problemstillingane som er tatt opp ovanfor.

Fylkesrådmannen si vurdering

Fylkesrådmannen er positiv til at revidert lov om hamner og farvatn i større grad enn dagens lovverk er ei lov som skal regulere og legge til rette for hamnene sin funksjon som logistikkknutepunkt i transportkjeda. Dagens lov regulerar i all hovudsak hamnene si utøving av ansvar. Lovforslaget kan vere eit avgjerande bidrag i arbeidet med å nå målet om å overføre meir av trafikken frå veg til sjø.

Ei hovudinnvending mot forslaget til ny lov om hamner og farvatn er at den i større grad burde vore harmonisert og knytt til plan- og bygningslova. Fylkesrådmannen saknar og ei vurdering av tilhøve til det generelle forbodet om å byggje i 100-metersbeltet frå sjø, fri ferdsel i strandsona og den aukande trafikken med fritidsbåtar.

Ansvar etter lova (§ 2-1)

Staten ved Kystverket har ansvar for hovud- og bileier og kommunane har ansvar for forvaltninga av resten av sjøområdet. Kommunar som i dag ikkje har etablert eller inngår i eit hamnedistrikt vil få ansvar for forvaltningsmessige oppgåver i kommunen sitt sjøområde som tidlegare var under Kystverket. Fylkesrådmannen er positiv til at ansvar i framlegg til lov om hamner og farvatn blir gjort obligatorisk for kommunane, med unntak for ansvaret knytt til fyrlys, sjømerke, skilt og andre navigasjonsinstallasjonar. Ansvaret for desse installasjonane bør og i framtida ligge til staten ved Kystverket.

Om anløpsavgift (§3-14)

Lovverket i dag gjer det mogleg for hamnene å dekke inn løns- og administrative kostnader frå anløpsavgifta. Fylkesrådmannen er samd i at det er viktig å gjere endringar i avgiftsstrukturen som bidrar til eit effektivt og harmonisert avgiftsregime som reduserar kostnadane for sjøtransport. Fylkesrådmannen meiner at konsekvensane av endringane som forslaget til ny lov legg opp til når det gjeld omlegging frå anløpsavgift til farleiavgift må utgreiast nærare med vekt på blant anna korleis ei slik avgift skal krevjast inn. Kostnadane med å krevje inn farleiavgift må vurderast opp mot inntektene avgifta vil gi.

Fylkesrådmannen vil påpeike at det totale avgiftsnivået for sjøtransporten må reduserast. Dersom anløpsavgifta vert erstatta av eit tilsvarande høgt, eller høgare farleigebyr, har det ingen effekt i høve til å auke konkurransekrafta til sjøtransporten, men vil gje motsatt verknad. Med grunnlag i dette

meiner fylkesrådmannen at det bør leggst til rette for ei gradvis nedtrapping av anløpsavgifta basert på ei vurdering av inntektspotensialet til hamnene, med sikte på ei fjerning av hamneavgifta til fordel for sjøtransporten si konkurranseevne. Det er vidare viktig at ei endring av avgiftsregimet ikkje må gi konkurransevidande effektar til fordel for private hamner.

Tiltak som krev løyve (§4-1)

I Hordaland er det stor aktivitet med bygging av mange små brygger, flytebrygger og båtfeste. At utbyggjarar må ha løyve etter både lov om hamner og farvatn og plan- og bygningslova blir i dag ikkje godt nok tatt hand om. Det viser seg at bygging skjer ulovleg. I andre land er det byggeforbod og i sjøen. I Noreg berre på land. Fylkesrådmannen meiner at det generelle byggeforbodet i 100-meters beltet frå sjø i plan- og bygningslova burde vore gjort gjeldande i sjø og for på denne måten å få til ei harmonisert handsaming etter lov om hamner og farvatn og plan- og bygningslova. Slik det no er foreslått kjem det eit miljøomsyn inn i lov om hamner og farvatn. Dette er etter mi vurdering uryddig.

Vrakfjerning (§5)

Fylkesrådmannen meiner det er svært viktig at ein får til gode ordningar når det gjeld fjerning og opprydding av vrak. I mange tilfelle gjer ein uklar eigarsituasjon, konkursar m.m. det vanskeleg å få fjerna vrak.

Om nasjonalhamn (§ 7-2)

I St.meld. nr 24 (2003-2004) "Nasjonal transportplan 2006-2015" blei det etablert ein hamnestruktur på to nivå:

- 1) Nasjonalhamner som skal fungere som effektive knutepunkt både regionalt og nasjonalt.
- 2) Andre hamner som skal tene lokalsamfunn og lokalt næringsliv.

Fylkesrådmannen meiner at det er avgjerande at nasjonalhamnene no får eit innhald gjennom statleg økonomisk engasjement til utvikling av effektive terminalar. På denne måten kan hovudmålsettinga i lova om at hamnene skal utviklast til logistikk-knutepunkt bli innfridd. I Noreg finansierer staten for eksempel større terminalar for godstransport på jernbanen. Staten bidrar ikkje med midlar til utvikling av hamner. Fylkesrådmannen ber om eit sterkare statleg økonomisk engasjement i tilknytning til dei viktigaste norske hamneterminalane, for å flytte gods frå veg til sjø. I denne samanheng vil fylkesrådmannen vise til eit utgreiingsprosjekt som fylkeskommunen gjer i samarbeid med Bergen og Omland hamnevesen om moglege ekspansjonsområde for Bergen hamn.

Hamna si organisering (§ 7-3)

Fylkesrådmannen støttar ein modell som gir eit skilje mellom drift og forvaltning av hamnene. Fylkesrådmannen er positiv til at det vert lagt opp til offentleg styring og kontroll av hamna ved at eit forvaltningsselskap etablert med utgangspunkt i hamnekassen skal vere eigd av det offentlege. I tillegg kan det etablerast driftsselskap med OPS-løysningar slik at ein på den måten stimulerer til å ta ut det beste av eit offentleg/privat samarbeid.

Hamnekapitalen (§§ 7-4, 7-5 og 7-6)

Lovforslaget legg opp til ei liberalisering av regelverket knytt til bruk av midlar som kjem frå hamna. Fylkesrådmannen støttar ei slik oppmjuking av regelverket og meiner at marknadsbasert prising av hamnetenester gir eit godt grunnlag for effektiv hamnedrift. Eg vil tilrå at ein ikkje bør avgrense bruken av desse midlane innanfor kommunegrensene. Det er viktig at det vert gitt klare føringar for at hamnekapitalen skal investerast i tiltak og verksemdar som fremjar vidareutvikling av hamna.

Fylkesrådmannen vil gå i mot at avhending av hamneareal må godkjennast av departementet. Dette fører til byråkratiske prosessar som ikkje er naudsynte og som fullt ut kan handterast lokalt.