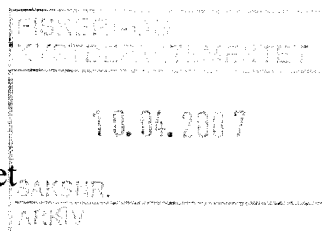


TS
TS000005

Fiskeri og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 Oslo



Oslo, 3. april 2007

Deres ref.
200601106/TB

Vår ref.
/

HØRING AV FORSLAG TIL REVIDERT LOV OM HAVNER OG FARVANN M.V.

Vi viser til Fiskeri- og kystdepartementets brev datert 21. desember 2006 vedrørende ovennevnte. Kommentarer fra Maritimt Forum følger nedenfor.

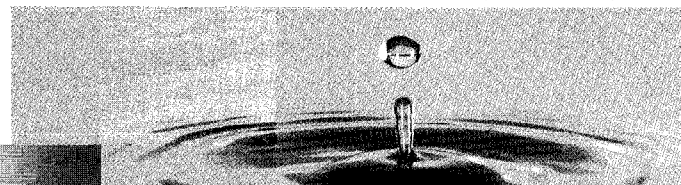
Maritimt Forum er en stiftelse som representerer hele den maritime næringen i Norge. Den maritime næringen gir arbeid til om lag 90 000 nordmenn og er Norges nest største verdiskaper, etter olje og gass.

Omkring 600 maritime bedrifter og organisasjoner er medlemmer i Maritimt Forum og i de regionale maritime fora. Maritimt Forums bredde viser seg ved den store medlemsmassen som er spredd ut over hele landet. I tillegg representerer medlemmene hele den norske maritime klyngen, med både arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner, selgere og kjøpere.

Maritimt Forum er kjent med at enkelte medlemmer har avgitt høringsuttalelse til lovforslaget. Vi viser blant annet til Norges Rederiforbunds uttalelse datert 2. april.

Det norske transportmarkedet

Sjøtransport er fortsatt den dominerende transportformen for eksport og import til og fra Norge. Årsaken er at det fraktes mye olje, råvarer til elektrometallurgiske industri og ferdigvarer til markedene, kunstgjødsel, frossen fisk, samt stein, sand og grus til kontinentet. Imidlertid har lastebiltransporten etter hvert fått en betydelig andel av stykkgodstransporten til og fra Norge. Det går i gjennomsnitt 600 til 650



vogntog til og fra Norge hver eneste dag. Til sammenlikning utgjør om lag 250 vogntog ett skip. Statistikk for godstransport (import/eksport) fra Statistisk sentralbyrå for perioden 2004 til 2006 viser en negativ utvikling for sjøtransporten. Samtidig viser statistikken mer godstransport på vei.

Eksport (tonn)	2004	2005	2006
Sjø	158 238 821	144 997 441	137 202 716
Bane	782 384	897 269	787 530
Vei	3 486 146	3 693 346	4 020 823

Import (tonn)	2004	2005	2006
Sjø	26 073 389	27 725 502	25 591 660
Bane	603 327	989 984	949 940
Vei	6 150 698	6 272 168	6 747 766

Kilde: Statistisk sentralbyrå. Utenrikshandelen med varer. Alle land og alle varer.

Sjøveien – en viktig del av transportpolitikken

Departementet viser til at hovedmålsettingen med en revidert havne- og farvannslov er å etablere et juridisk rammeverk som i lys av nye utfordringer bidrar til at havnene får utvikle seg som logistikknutepunkt, og til en effektiv og trygg sjøtransport som med sitt miljøfortrinn hevder seg i konkurransen med øvrige transportformer. Maritimt Forum støtter departementets hovedmålsetting.

Målet om å flytte last fra veitransport over på sjøtransport er begrunnet i bedre energiutnyttelse, sikkerhet og mindre miljøbelastning. En reduksjon i veitransporten vil redusere belastningen på veiene, bedre trafiksikkerheten og redusere forurensningen. Vi viser til at det er en politisk målsetting å få mer gods over på kjøll. Regjeringen uttrykker i Soria Moria-erklæringen at for å få mer gods over på skip, må havene opprustes slik at også overgangen til og fra skip bedres. Det heter bl.a. at Regjeringen vil:

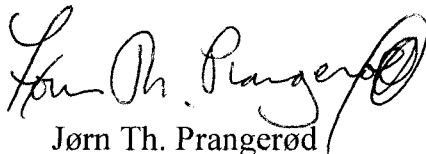
- videreutvikle havnene som logistikknutepunkt
- ha en samlet vurdering av alle gebyrer og avgifter innen sjøtransport, slik at sjøtransport gis like konkurransevilkår med landtransport

Vi opplever en utvikling i produksjonsmarkedet mot stadig sterkere fokus i retning av spesialisert produksjon, noe som medfører økt behov for gode logistikk- og transportløsninger. Dette fremkommer direkte i nasjonale og internasjonale statistikker, hvor logistikk og transporttjenester er tjenesteyting som vokser raskere enn brutto nasjonalprodukt. For å videreutvikle havnene som logistikknutepunkt mener vi havnene må gis gode rammebetingelser for drift, ha forankring i regionale og lokale arealplaner, og sikres god tilknytning til det landbaserte transportnettet og til farledene på sjøen.

En betydelig del av infrastrukturen rettet mot sjøtransport finansieres gjennom brukerbetaling. Avgifts- og finansieringsstrukturen varierer betydelig mellom transportsektorene. I St.meld. nr 31 (2003-2004) heter det at historiske årsaker og praktiske hensyn i stor grad har påvirket hvilke tjenester som betales av brukerne og hvilke tjenester som finansieres over statsbudsjettet. Videre heter det at det i liten grad er etablert felles prinsipper for alle transportsektorer. Systemene for brukerbetaling for infrastruktur er i mange tilfeller et kompromiss mellom hensynet til effektivitet og fordeling og behovet for inntekter. I ECON rapport 2003-067 "*Er finansieringen av offentlige transporttjenester optimal?*" fremholdes at sjøtransport er mer følsom for prisendringer enn tilsvarende transporter med bil. Dette kan blant annet forklares ved et høyt innslag av brukerfinansiering i sektoren. I rapporten konkluderes det med at godstransport til sjøs har et høyere avgiftsnivå enn jernbane og vei. Maritimt Forum mener gjeldende avgiftsbelastning gir sjøtransporten en betydelig konkurranseulempa i forhold til landtransport, og at avgiftsløsningen fører til feil allokering av samfunnets ressurser. Videre vil vi hevde at dagens avgiftssystem ikke er utformet i samsvar med det politiske målet om å overføre mer godstransport fra vei til sjø.

Maritimt Forum støtter regjeringens uttrykte vilje til å fremme sjøtransporten. Vi ber derfor departementet gi ovennevnte to strekpunkter særlig prioritet i det videre lovarbeidet og i arbeidet med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010-2019.

Med hilsen
MARITIMT FORUM



Jørn Th. Prangerød
Daglig leder