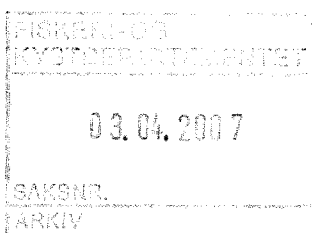




LOGISTIKK- OG
TRANSPORTINDUSTRIENS
LANDSFORENING



Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep.,
0032 Oslo

Oslo, den 30. mars 2007

Forslag til revidert lov om havner og farvann – høringsuttalelse fra LTL

Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL) vil få takke for adgangen til å uttale seg om forslaget til revidert lov om havner og farvann. Det er behov for et oppgradert regelverk for å regulere virksomheten i havner med tilhørende farvann, ikke minst for å legge til grunn et tidsmessig legalt regime som på best mulig måte kan ivareta de hensyn som er viktige for nøkkelledd i samfunnets og næringslivets forsyningskjede. Det foreliggende lovforslaget et godt utgangspunkt for å imøtekomme dels det politiske ønsket om å overføre mer gods fra vei til bl.a. sjø, dels de behov som en effektiv godsfrøring avstedkommer.

Hovedpunktene i LTLs uttalelse om forslaget til ny lov for havner og farvann:

- Et grunnleggende prinsipp må være at den som eier og/eller drifter en havn av noenlunde betydning, ikke må ha kommersielle eller kommersielt lignende interesser i godshåndtering.
- Det bør ryddes opp i havnestrukturen etter havnenes betydning for godsfrøringen, ut fra kriterier bestemt av hvor stort omland og hvor stor trafikk de betjener.
- Begrepet "havneavgifter" bør omfatte alle avgifter, gebyrer osv., og det bør legges et øvre tak på hva en havneeier/-bruker skal betale i sum av slike avgifter.
- Ved overgang til et nytt havneregime må staten i medhold av havne- og farvannslovgivningen sikre kontroll med at havnekassenes beholdning ikke kommer på avveie.
- For å friste private interessenter til å eie/drive havner, og for å gi kommunale enheter noe tilbake for effektiv drift/eierskap, foreslås muligheten for å ta ut en viss andel av driftsresultatet i utbytte til eierne.

LTL skal i det følgende få gi kommentarer til en del av de sentrale delene i lovforslaget, blant disse de spesielle problemstillingene som departementet oppfordrer høringsinstansene til å mene noe om. Vårt utgangspunkt er at havnene skal fungere som logistikknutepunkter for godsbehandling – gods på regionalt/lokalt, nasjonalt og på internasjonalt nivå. Det innebærer at de strengeste krav til effektiv godshåndtering må stilles. I så måte representerer utgangspunktet det vi kan kalle en industrialisering av havnevirksomheten, og en nedprioritering av andre hensyn som er tillagt havnene gjennom tidene.

Å være et effektivt logistikknutepunkt er ikke alene et spørsmål om et tilpasset juridisk regime. Også det bevilgningsmessige hører med, for eksempel behovet for å foreta en samlet og intensivert oppgradering av vei- og jernbaneforbindelsene til overordnet infrastruktur. Det må i tillegg forventes at krav til sikkerhet i kjølvannet av terrortrusselen imøtekommes etter et proporsjonalitetsprinsipp, og ikke som et mål i seg selv. Praktiseringen av sikkerhetstiltakene må likeledes være smidig, slik at kravene til effektiv godshåndtering blir stående som det fremste. Dessuten er det et spørsmål om den nødvendige helheten i forsyningskjeden ivaretas best ved at den sentrale havneadministrasjonen som nå, ligger i et annet departement enn den øvrige infrastrukturen for godsfrøring.

Organisering av havnevirksomhet

Et grunnleggende prinsipp må være at den som eier og/eller drifter en havn av noenlunde betydning, ikke må ha kommersielle eller kommersielt lignende interesser i godshåndtering – verken direkte eller indirekte, verken som transportør, operatør eller annet. Når det gjelder jernbaneterminaler for gods, ser vi at kombinasjonen av formuleringer i en forskrift og eierskap/drifting i regi av en operatør som også har interesser i drift av gods på jernbanenettet, fører til en mindre effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser, samt et hinder for sunn konkurranse.

Loven må gjelde for offentlige som private havner. Prinsippet nevnt i første avsnitt i dette kapitlet i høringsuttalelsen, må tillempe slik at det ikke rammer private med interesse i effektiv havnedrift.

Eiersitten i de respektive havnene bør kunne variere, likeledes eierskapsformen. Eiere kan være kommuner (inkl. fylkeskommuner), staten, andre offentligrettslige virksomheter og private. Eierne må kunne leie ut arealer, lokaler etc. til formål/virksomheter som driver havnenær virksomhet, for eksempel terminalhåndtering av gods.

Et eierskap bør kunne omfatte flere enn en havn ("havnekonsern"), men likevel slik at det er opp til den enkelte havn å legge best mulig til rette for et effektivt godstilbud til næringslivet. Det kan også innebære at den enkelte havn i et overordnet "havnekonsern" bestående av flere havner, fører sin egen, selvstendige prispolitikk.

Når det gjelder eierskapet til arealene, bør det legges forskriftsmessige begrensninger på omsetningen av disse. Erfaringer fra jernbaneterminaler peker i retning av at det eiendomsselskapet som forvalter slike, lett kan falle for fristelsen til å omsette terminalarealer til andre formål ut fra en isolert inntjeningssynsvinkel. Det betyr at det dermed kan oppstå beskrankninger for nødvendige utvidelser til mer effektiv godshåndtering.

LTL går imot at det skal gis anledning for kommuner eller andre offentligrettslige organer engasjert i havnedrift/-eierskap skal kunne etablere egne eiendomsselskaper dersom slike selskaper skal kunne avhende havnearealer til andre formål.

Havnestruktur

Mylderet av havner i Norge tegner et utydelig strukturelt bilde. De fleste trafikkhavnene har en eller annen godsfunksjon som minst imøtekommer behov på lokalt/regionalt nivå. LTL foreslår at det etableres kriterier i en form for "terskelverdi", under hvilken lover og regler for de minste havnene – de med lokalt/regional godsnedslagsfelt, forenkles betraktelig.

Når det gjelder de større havnene, bør havne- og farvannsloven tillempes fullt ut. Disse havnene bør få betegnelsen nasjonale havner eller stamnetthavner, i det de forventes å betjene godsfrømføring på tilnærmet nasjonalt nivå.

Havner som er logistikknutepunkter med et vesentlig islett av oversjøisk transport, bør etableres som internasjonale havner. Antakeligvis kan det være fire-fem slike havner i Norge.

I praksis betyr dette:

- internasjonale havner bør stå øverst når det gjelder prioritering av nødvendige infrastrukturtiltak for å fremme mest mulig effektiv godshåndtering, for eksempel forbindelse til overordnet vei- og jernbanenett. Deretter prioriteres de nasjonale havnene.

- tiltaks- og reguleringsmyndigheten i de områder der de internasjonale havnene er lokalisert, må i sin helhet være et statlig ansvar. Det betyr at plan- og bygningspraksis for og i tilknytning til disse havnene initieres og styres av staten. De berørte kommunene har selvfølgelig uttalerett, men det internasjonale godsomslaget er altfor viktig for næringsvirksomhet og arbeidsplasser (verdiskapningen i landet som helhet) til at det kan være enkeltkommuners ansvar.

Havneavgifter

En særskilt utfordring er prising av tjenester og det faktum at det er ulike forvaltningsnivåer/-enheter som har adgang til å legge havnebrukere avgifter, gebyrer og lignende. Likeledes er nye avgifter og gebyrer kommet til i det siste (ISPS), samtidig som at vi har sett at den såkalte provenytenkningen har fått gjennomslag. Ved at havnene prisverdig nok er inkludert i momssystemet er det åpnet for tilløp til gunstigere prissetting av tjenestene. Imidlertid ser vi med stor uro på at havnebrukerne foreslås som kilder for dekning av Statens ISPS-tilsynskostnader. Da inndras deler av den prissettingeffekten som er åpnet.

Et slikt avgiftsregime som havnevirksomheten lever under, er kanskje den aller alvorligste årsaken til at det er vanskelig å leve opp til det politiske ønsket om mer gods sjøverts. Selv om ikke alt gods er aktuelt for sjøverts transport, kan det komme en god del mer ved bruk av klok avgiftspolitikkk gjennom utnyttelse av naturgitte forutsetninger kombinert med bruk av ny teknologi for eksempel frakt av mer følsomt gods.

LTL tar derfor til orde for at begrepet "havneavgifter" defineres legalt som avgifter, gebyrer o.l som kan innkreves av offentlig myndighet, slik at begrepet på en ikke tvilsom måte legger til grunn en forståelse om at alle avgifter, gebyrer og lignende er omfattet.

I tillegg bør det innføres et tak for andel "havneavgifter" svart fra den enkelte havneier/havnedrifter, og dermed – indirekte – fra den som ellers har sin virksomhet på havna. Det nevnte taket bør fastsettes som en fast prosentandel av en regnskapsmessig enhet, slik at endring i prosentandelen må fastsettes i egen forskrift.

Dette vil åpne for etablering av en sårt tiltrengt prisstruktur som kan være felles for alle havnene, slik at de som bruker havn ifm godsfrømføring kan sammenlikne og finne ut hvem som gir det beste tilbudet.

Havnekassen

Beholdningen i de ulike havnekassene er en havnekapital, som er et resultat av drift og inntekter gjennom årtier. Havnene er i de fleste tilfeller blitt til ut fra naturgitte forhold, og eierskapet til havnearealene, og dermed grunnlaget for havnekassene, er i en rekke tilfeller juridisk utydelig. Det krever at man skjærer gjennom. Alternativet er langdryge rettslige avklaringer, som krever mye ressurser.

Ved overgang til et nytt havneregime må staten i medhold av havne- og farvannslovgivningen sikre kontroll med at havnekassenes beholdning ikke kommer på avveie. En slik utvikling kan både komme som følge av at private interesser overtar uten god nok kontroll, eller at en kommune overtar tilsvarende og lar beholdningen inngå i den alminnelige kommunale økonomiforvaltningen.

Departementets såkalte mellomløsning er den mest tiltalende. Vi oppfatter at den innebærer:

- ingen omsetning av havnearealer til andre formål uten tillatelse fra staten,
- ingen forvaltning av havnekassens midler til annet enn tydelige og åpenbare havneformål,
- ingen anledning for eier-/driftsselskap (havnens) til å investere i annet enn tydelige og åpenbare havneformål,

Dette utelukker ikke at havnearealene kan disponeres slik at eventuelle inntekter bidrar til å styrke den havnerettete aktiviteten (eks. kan man drive parkeringshus, som ledd i eier-/driftsselskapets allmenne drift). Ikke-havnerettet virksomhet på havnearealer bør imidlertid kreve konsesjon på åremål (fra staten) når det gjelder internasjonale/nasjonale havner (se definisjoner over).

For å friste private interessenter til å eie/drive havner, og for å gi kommunale enheter noe tilbake for effektiv drift/eierskap, foreslås muligheten for å ta ut en viss andel av driftsresultatet i utbytte til eierne. Utbytte skal i tilfelle bare kunne utbetales dersom havnekassens realverdier står seg, det vil si at det ikke skal være lov å tappe havnekassene – verken reelt eller regnskapsmessig.

Med vennlig hilsen

**LOGISTIKK- OG TRANSPORTINDUSTRIENS
LANDSFORENING**



Tom Rune Nilsen
Adm.dir.

Vedlegg:

Høringsuttalelse fra LTL Region Bergen
Høringsuttalelse fra LTL Region Vestviken