

Fiskeri- og kystdepartementet
Pb. 8118 Dep
0032 OSLO

HØRINGSUTTALELSE TIL FORSLAG OM REVIDERT LOV OM HAVNER OG FARVANN M.V. FRA MO I RANA HAVN

1 GENERELT

Mo i Rana Havn KF leverer med dette sin selvstendige høringsuttalelse til departementets forslag om revidert lov om havner og farvann m.v. Havnen vil i den sammenheng innledningsvis beklage departementets holdning til at det kun er de 10 nasjonale havner som er funnet verdige som selvstendige høringsinstanser. Det er ikke holdbart slik departementet hevder i sin e-mail av 6. mars 2007 at instansen på høringslisten kan forelegge saken for organer og etater som sorterer under denne.

Ved å begrense den direkte høringsliste til 10 av de i Høringsnotatets 57 større og administrerte kommunale og interkommunale havnevesen, distanserer departementet seg fra store deler av havne-Norge på en særdeles diskriminerende måte. Dette er egnet til å bli lagt merke til av det mangfold av direkte høringsinstanser, mange med begrenset og lite havne- og farvannsrelatert interessefelt i forhold til landets større havner med egen administrasjon.

Mo i Rana havn har hittil levd i den tro at Fiskeri- og kystdepartementet var et Havnedeptement for alle havner som bidrar til å løse næringslivets transportbehov. Slik forslaget til revidert lov er drøftet i høringsnotatet og manifestert i høringsbrevet, synes dette ikke å være tilfelle. Vi viser i den forbindelse til departementets uttalelse i høringsbrevet hvor det bl.a. heter:

"Lovforslaget viderefører og styrker skillet mellom nasjonale og andre havner".

Mo i Rana havn mener at en slik holdning er en fatal feilvurdering i forhold til mange av de "andre havner" som påviselig kan ha like stor og større samfunnsmessig betydning som de hittil 10 utpekte nasjonale havner. Mo i Rana havn mener at et slikt kunstig skille mellom landets havner gir ny næring til om Fiskeri- og kystdepartementet er det rette departement til å ivareta det samlede havne-Norges interesser på en samfunnsmessig og transportintegrert måte.

For å unngå videre tvil om dette, vil Mo i Rana havn anmode Fiskeri- og kystdepartementet om å sette samtlige kommunale trafikkhavner på listen over primære høringsinstanser ved fremtidige høringer som angår havner og farvann.

Postadr.:
Postboks 185
8601 Mo i Rana
Besøksadr.:
Toraneskaia
8622 Mo i Rana
E-postadr.: havna@rana.kommune.no

Org.nr.
971 035 684 MVA

Telefon:
Sentralbord: 75 13 47 00
Havnefogd: 75 13 47 03
Telefax: 75 13 47 01



2 GENERELLE KOMMENTARER

Mo i Rana havn konstaterer at departementet har foretatt omfattende vurderinger i sitt høringsnotat og har kommet frem til flere rettmessige oppgraderinger og moderniseringer av gjeldende lovverk for havner og farvann. Det blir likevel oppfattet som noe merkelig at Havnelovutvalgets forslag av 6. mars 2002 er så minimalt referert til og så lite honorert for et tross alt omfattende arbeid nedlagt av et bredt sammensatt faglig kompetent utvalg. Departementet gir en mild kritikk til utvalget for lettvint behandling av havnedelen i utvalgets lovfor-
slag. Men det bør i historisk perspektiv nevnes at utvalget i 2002 ba om utsatt frist til å fullføre havnedelen i sitt forslag. Dette ble avslått av departementet fordi departementet hadde hastverk med å ferdiggjøre sitt endelige forslag til revidert lov.

Da virker det unektelig noe underlig at departementet deretter har brukt nærmere 5 år før forslaget til revidert havne- og farvannslov nå endelig blir fremlagt. Like merkelig er det for øvrig at når Norsk Havneforbund ber om en utsettelse på høringsfristen som er fastsatt til 2. april 2007, så avslår departementet dette på nytt på grunn av departementets påståtte hastverk med saken.

Til tross for at departementet i sitt høringsnotat har foretatt omfattende drøftinger om bakgrunnen til de enkelte lovforslag, mener Mo i Rana havn at konsekvensvurderinger på en rekke viktige felt har vært ensidige og derved mangelfulle. Dette innebærer at en del av konklusjonene etter Mo i Rana havns mening blir feilaktige. I den grad rikspolitiske instanser skal fatte vedtak i saken, mener Mo i Rana havn at de reelle mulige konsekvenser av forslagene først må fremlegges for å unngå at uheldige konsekvenser først kommer til syne når forslagene til bestemmelser er utprøvet i praksis.

Mo i Rana havn vil i denne sammenheng peke på en del hovedforhold som krever nærmere konsekvensanalyser.

Påstand om at konsentrasjon av sjøtransport til de nasjonale havner vil gi økt sjøtransport.

På strekningen mellom Trondheim og Kirkenes finnes i dag 2 nasjonale havner, Bodø og Tromsø. En konsentrasjon av sjøtransport om disse havner vil uvegerlig måtte føre til økte mellomtransporter for næringslivet som transportbrukere i landsdelen. Det samme gjør seg gjeldende i den sørlige landsdel. I Oslofjorden f.eks er Oslo og Grenland nasjonale havner mens Moss i dag er landets nest største containerhavn og Borg og Larvik blant de ledende containerhavner i landet.

Mo i Rana havn er en av landets ledende havner med god retningsbalanse av eksport og import og et samlet årlig godsvolum på 3.6 mill. tonn. Havnen er utskipningshavn for containertransporten over Narvik havn.

Departementets konklusjon er at konsentrasjon til de nasjonale havner vil føre til økt sjøtransport. En grundigere analyse kan gjerne vise at en slik havnestruktur ikke gir mer sjøtransport, men derimot økte mellomtransporter på veg til/fra konsentrasjonen av havner. En annen uheldig bivirkning kan bli at industri- og næringsbedrifter fra distriktene forflyttes til områder nær de nasjonale havner.

Faren for slike uheldige konsekvenser er mangelfullt utredet i høringsnotatet og bør nærmere analyseres med sikte på en revurdering av det foreslåtte skille mellom nasjonale havner og de andre havner.

Påstand om at en havnemessig organisasjonsform som gir anledning til utdeling av utbytte gir sjøtransporten reduserte kostnader

Departementet åpner for fri prissetning i kommunale havner og organisering som et AS med anledning til å kunne tildele eierne utbytte. Departementet konkluderer med at en ”profesjonell og forretningsmessig” drift av havnene i den sammenheng kan redusere sjøtransportens kostnader.

Det er for det første en urimelig nedvurdering av dagens havneadministrasjoner at disse generelt skulle drive uprofesjonelt og lite forretningsmessig. Formålet med offentlig havnedrift har hittil vært at havnene skal levere gode tjenester til minimale kostnader for sjøtransporten og andre brukere. Til tross for de betingelser som departementet skisserer med hensyn til prioritering av havnens midler **før** utbytte, så er det naivt å tro at havnebudsjetten ikke vil bli satt opp med krav til utbytte til eierne når det åpnes for en slik mulighet. Ettersom havnenes budsjetter hittil har vært basert på en resultatmessig nullsituasjon i de årlige regnskap, må det forventes at sjøtransportens og andre havnebrukeres kostnader vil øke for at nivået på eksisterende kommunale havnetjenester skal kunne opprettholdes, dersom det i tillegg nå åpnes adgang for utdeling av utbytte. Det er i vurderingene i høringsnotatet således ikke i tilstrekkelig grad analysert hvilke negative økonomiske konsekvenser for sjøtransporten en havnemessig AS-modell kan få. Slike mulige uheldige utslag må ikke underslås for den senere rikspolitiske behandling av saken.

Forhold knyttet til innføring av farledsgebyr og opphevelse av anløpsavgift

Mo i Rana havn gir sin tilslutning til videreføring av prinsippet med egen atskilt havnekaske, i forslaget omdøpt til ”havnekapital”.

Imidlertid savnes en grundigere vurdering av konsekvensene for havnene og for sjøtransporten ved en slik nyordning. Etter dagens regelverk, jfr. forskrift nr. 1070 av 02.12.1994, § 3, kan ”*Felleskostnadene til administrasjon og hjelpetjenester fordeles på kostnadsbærerne eller belastes farleden*” som i praksis betyr **anløpsavgiften**.

Ved bortfall av anløpsavgiften, som belastes alle fartøy som **anløper** kommunale og private kaier i havnedistriktet, så må slike tapte inntekter kompenseres med økte avgifter (gebyrer) på fartøyer som anløper kommunale havner. Når så farledsgebyret i prinsipp skal tilfalle kommunekassen, vil dette føre til økte kostnader for sjøtransporten.

Forslaget om innkreveringsregler for farledsgebyr virker for øvrig kaotisk i sin praktisering ved at fartøyet skal betale for seiling i farledene i havnedistrikt etter havnedistrikt, avbrutt i perioder med bruk av statlige hovedleder og bileder.

Etter Mo i Rana havns mening må det være en enklere løsning at i de havnedistrikt hvor det er opprettet egen havnekaske (havnekapital), så bør det nye farledsgebyr erstatte gjeldende anløpsavgift og tilfalle havnekassen (havnekapitalen) på de samme forskriftsmessige forutsetninger som i dag gjelder for anløpsavgiften.

Under alle omstendigheter må departementet gjennomføre grundigere økonomiske konsekvensanalyser for havnene og for sjøtransporten som følge av den foreslåtte endring av betaling for ferdsel i havnedistriktet.

Innkreving av farledsgebyr bør fortsatt, som etter gjeldende regelverk, bare skje dersom fartøyene **anløper** privat eller offentlig kai i havnedistriktet. I motsatt fall introduseres et omfattende og ressurskrevende kontroll- og fordelingsbyråkrati mellom en rekke kommunale havnedistrikt.

Videreføring av havnedistriktet

Mo i Rana havn er enig i forslaget om å videreføre eksisterende system med kommunale havnedistrikt. Drøftelsene i høringsnotatet bør imidlertid nyanseres og gjenspeile dagens faktiske situasjon som innebærer at de fleste av de 57 havner med egen administrasjon i dag har havnedistrikt som følger kommunegrensene i sjø. Sammen med de kommuner som inngår i noen av disse havners interkommunale samarbeid, utgjør dette ca. 110 kommuner.

Mo i Rana havn vil dessuten påpeke de problemer som kan oppstå dersom forslaget om obligatoriske havnedistrikt for alle av landets ca. 280 kommuner med sjøterritorium.

De fleste av disse kommuner har i dag liten havne- og farvannsmessig forvaltningskapasitet og kompetanse til å ivareta de oppgaver som tilligger kommunene etter havne- og farvannslovens bestemmelser.

Det bør i forarbeidene til revidert havne- og farvannslov komme klarere frem hvilken faglig ressursbruk som forventes av den enkelte kommune som etter forslaget får obligatoriske havnedistrikt som de tidligere ikke har hatt.

Samarbeid med private aktører i havneterminalene

Ifølge drøftelsene i høringsnotatet kan det synes som om det i dag er lite samarbeid mellom det enkelte havnevesen og de private aktører i havneterminalen. Dette er en grunnleggende feilaktig oppfatning og har i det siste tiår gjentatte ganger vært forklart for departementets representanter i seminarer og havnemøter.

Det foregår således et utstrakt samarbeid mellom private og offentlige aktører i havneterminalene. Mens havnevesenet stiller til rådighet havneterminalens infrastruktur, foretas godshåndtering og transittlagring av private terminalselskaper og rederier, NSB og private transportselskap. I de største havnene foretas enkelte losse- og lasteoperasjoner av losse- og lastearbeidernes egne organisasjoner. Personbefordring og håndtering i havneterminalene skjer i regi av private rederier. Kontrollfunksjoner i havnene utføres av politi og tollvesen.

Høringsutkastets drøftelse på dette punkt er derfor altfor snevert og må omarbeides for å gi et mer korrekt bilde av det utstrakte samarbeid som i høringsutkastet etterlyses, men som allerede har foregått i tiår i de fleste havner med egen havneadministrasjon.

Havnene og transportpolitikken

Departementet har i høringsutkastet gitt uttrykk for en overdreven tiltro til den enkelte havns påvirkningskraft i den nasjonale transportpolitikk. Den enkelte havn har som primæroppgave

å drifte havneterminalens infrastruktur og i samarbeid med de forskjellige aktører og operatører i havneterminalen stille til rådighet for brukerne optimale havnetjenester til gunstigst mulig priser for næringslivet og sjøtransporten.

I dette arbeid inngår selvsagt et samarbeid med industriforetak og andre næringsvirksomheter, sjøverts og landverts transportører. Men en havneadministrasjon kan selvsagt ikke **beordre** verken næringsliv eller transportører til å benytte sin egen havn.

Det vil være naturlig at departementet i forarbeidene til en revidert lov går mer detaljert til verks med å beskrive hvilke komplekse forhold som påvirker valg av transportkjedene. I denne sammenheng er havnene viktige ledd i transportkjedene både for stedsbundet og flyttbar gods.

Når det gjelder havnenes rolle i den nasjonale transportpolitikk, bør departementet i langt større grad enn hittil praktisert lytte til de innspill som kommer fra fylkeskommunene og Norsk Havneforbund. Det er dessuten egnet til å skape ekstern forvirring at Kystdirektoratet fremmer forslag til en havnestruktur som ikke harmonerer med departementets forslag. Det er i høringsnotatet f. eks. ikke drøftet det forslag som Kystdirektoratet har hatt ute til høring om et stamnett av havner som synes å gi et langt bedre havnemessig transporttilbud for brukerne enn den havnestruktur departementet selv nå foreslår.

Kostnader for sjøtransporten ved anløp av en kommunal havneterminal

Departementet har drøftet kostnadene som pålegges sjøtransporten og andre brukere ved anløp av kommunale havneterminaler.

Drøftelsene fokuserer ensidig på havnens avgifter og vederlag. Departementet har selv i tidligere utredninger pekt på at betalingen til havnevesenet bare utgjør 10-15 % av de totale kostnader pr. godsenshet gjennom en havneterminal.

En vurdering av kostnadselementet bør derfor selvsagt også inneholde en drøftelse av hvilke mulige tiltak som kan settes inn for å redusere de totale kostnader i terminalen, som i dag ligger utenfor havnevesenets påvirkningsmulighet.

Et annet utelatt element i departementets høringsvurdering er omfanget og nivået pålagt sjøfarten gjennom statens forskjellige gebyrer, i særlig grad losgebyr og kystgebyr. Det bør være kjent for departementet at det over år har vært gjort innsigelser fra sjøfartsnæringen om høye og lite kostnadsorienterte statlige gebyrordninger.

Mo i Rana havn finner det påfallende at denne del av sjøfartens kostnader ikke trekkes inn når skipsnæringens potensielle reduserte kostnadsnivå for å stimulere til økt sjøtransport drøftes i lovforslaget.

Private eiere i den kommunale havnedrift

Høringsforslaget drøfter muligheten for at private investorer og interessenter går inn på eiersiden i den kommunale havnevirksomhet. Departementet antyder at dette vil føre til reduserte havnekostnader for sjøtransporten og andre havnebrukere. Dette synes å være mer en antakelse enn en begrunnet dokumentasjon. Med private eieres krav til utbytte kan det tvert imot

føre til **økte** kostnader i forhold til dagens situasjon hvor havnekassen (havnekapitalen) ikke gir utbytte til eierkommunen.

Et annet forhold som ikke er tilstrekkelig drøftet i høringsdokumentet er hvilken uheldig monopolstilling en havn får ved at f. eks. en privat aktør går inn på eiersiden og favoriserer eget rederi, eget transportselskap, egen terminaloperatør etc. En tilsvarende monopolsituasjon i svenske havner ble som kjent i sin tid påklaget av EU.

3 KOMMENTARER TIL SÆRLIGE PROBLEMSTILLINGER KNYTTET TIL HAVNEKASSEN OG EIERSKAP

Departementet har bedt høringsinstansene særlig kommentere og gi innspill til problemstillinger knyttet til havnekassee og eierskap. Mo i Rana havn viser i den forbindelse til sine generelle kommentarer i pkt. 2, men vil konkret gi etterfølgende synspunkter:

Havnekassen

Mo i Rana havn mener det er riktig fortsatt å opprettholde lovens bestemmelser om egen havnekassee atskilt fra kommunens øvrige økonomi. Mo i Rana havn er enig i de argumenter som høringsforslaget benytter til fordel for å beholde havnekassen slik som etter gjeldende lov. Det må i tillegg påpekes at havnekassens økonomiske situasjon er en kombinasjon av avgifter pålagt sjøtransporten og avgifter pålagt vareeier samt vederlag pålagt leietakere av havnearealer og lagerbygninger for transittlagring av gods gjennom havneterminal. Fordelingen mellom avgiftsdelen og vederlagsdelen kan variere fra havn til havn. Havneforbundets tidligere statistikker viste at gjennomsnittet for forbundets medlemshavner var 45 % avgifter og 55 % vederlag. Avgiftsdelen inkluderer vareavgift som betales av vareeier.

Denne kombinerte økonomisituasjon for drift av de kommunale havneoppgaver i en havneterminal er en stor fordel for sjøtransportens havnekostnader. Enhver annen oppstyking av havneøkonomiens nåværende helhet, kan føre til økte havnekostnader for sjøtransporten isolert sett. Dette kan igjen føre til at sjøtransporten får forverret sin økonomiske konkurranse-situasjon i forhold til andre transportmidler.

En frihet for kommunen til å ta ut utbytte fra havnekassens inntekter, vil innebære at havnevesenet må kompensere for dette gjennom økte enhetspriser i havnen, inklusive økte avgifter/gebyrer pålagt fartøyene og sjøtransporten.

Økte kostnader for sjøtransporten vil motvirke den politiske målsetting om overføring av større andeler godstransport fra veg til sjø.

Eierskap

Departementet antyder i sitt høringsoppsett at en avvikling av dagens havneavgiftssystem skal kunne gi havnene større overskudd enn i dag og dermed være mer attraktive for privat engasjement og investorer. For det første er det, som departementet selv gir uttrykk for, bare noen få av landets havner som har en økonomisk omsetning som gjør engasjement interessant for private investorer. For det andre er dagens økonomiske selvkost-system i havnene basert på et betalingsnivå fra brukerne som sikrer at alle inntekter tilbakeføres havneformål. Dersom private investorer går inn på eiersiden i et kommunalt/privat havnevesen og krever utbytte, må det påregnes at kostnadsnivået for bruk av havnen må oppjusteres i forhold til dagens eksisterende situasjon.

Dersom det skulle bli en generell adgang for private investorer til å bli medeiere i et kommunalt havnevesen, kan trafikk-størrelsen i mange av landets havner sannsynligvis begrense det private innslag til en privat eier med særlige konkurransemessige interesser i havnen. Dette kan fort føre til en monopolsituasjon i havnen som hindrer en fri konkurranse og strider mot bl.a. EU's syn på fri konkurranse i havnene.

Mo i Rana havn er på denne bakgrunn i mot privat eierskap i det kommunale havnevesen. Derimot mener havnen at det bør være adgang for havnevesenet til å bruke havnekassens midler til samarbeid med private og eierskap i havnerelaterte selskaper. Forutsetningen må være at havnevesenets andel av disse selskapers overskudd og avkastning i sin helhet tilbakeføres havnekassen (eventuelt havnekapital), slik dagens lovverk innebærer.

4 KOMMENTARER TIL ENKELTE BESTEMMELSER (PARAGRAFER) I FORSLAGET TIL REVIDERT HAVNE- OG FARVANNSLOV

Mo i Rana havns vesentligste og overordnede kommentarer til departementets høringsutkast er fremmet i pkt. 1-3 i denne høringsuttalelse. Ettersom havnen har foretatt en grundig gjennomgang av foreliggende høringsdokumenter, har havnen merket seg en del enkelt-paragrafer som havnen vil kommentere i det etterfølgende:

§ 1-5 Plikt til å gi opplysninger og føre statistikk m.v.

Problemet i dag er ikke havnenes mangel på statistikkføring, men de private terminalansvarlige og rederienes manglende vilje til å oppgi korrekt statistikk til havnen. Vil forskriftene inneholde konkrete krav om dette? Vil det bli gitt eksempler på lovbestemt taushetsplikt i denne sammenheng?

§ 3-3 Orden i og bruk av farvann

I første avsnitt, siste setning står det at departementet utarbeider mønsterforskrift, men intet om godkjenning som i dag. Betyr dette at godkjennelsesordningen bortfaller?

§3-5 Farleder m.v.

I 2. avsnitt brukes begrepet "høyde" for farvann. Her bør begrepet være "fri seilingshøyde".

§ 3-6 Trafikkovervåking og kontroll

I 3. avsnitt listes det opp detaljer, hvor tilsvarende ellers ikke er benyttet i andre paragrafer. Det bør overveies å ta disse detaljer ut av loven og la disse inngå i en forskrift.

§ 3-12 Kystgebyr

I 2. avsnitt får kommunen plikt til å innkreve kystgebyr på statens vegne. Her må departementet forklare seg "hvorfor". Hvilke kommuner? Hvilken kyststrekning. Hvilket administrativt apparat kreves i kommuner uten egen havneadministrasjon? Hvilken kompensasjon til den innkrevende kommune kan staten stille i utsikt? Hvorfor kan ikke kystgebyret til staten innkreves av staten v/Kystverket slik som i dag?

§ 3-14 Farledsgebyr

Her er det flere spørsmål.

Farledsgebyret skal åpenbart erstatte dagens anløpsavgift, men tilfalle **kommunekassen** og ikke som i dag **havnekassen**. Havner som er eget rettssubjekt skal kunne få en særskilt godt-

gjørelse av kommunen for innkreving. Men hva med de havner som ikke er eget rettssubjekt. Hvorfor dette skille?

Anløpsavgiften i dag betales av fartøyer som **anløper en kai i havnedistriktet**. Men nå skal det betales kystgebyr for fartøy som oppholder seg eller trafikkerer kommunens farleder. Uten klausul om anløp av en kai, kan dette medføre at et fartøy – og gjerne da mindre fartøy som går utenom statens hovedleder og bileder, må betale farledsgebyr til flere kommuner på en reise. Hvorfor ikke beholde forutsetningen om anløp til kai?

En endring av største betydning er anløpsavgiften, som i henhold til dagens forskrift, nr. 1070 av 02.12.1994, § 3, kan dekke felleskostnadene til administrasjon og hjelpetjenester, nå vil bortfalle som inntekt for havnene. Havnens kompensasjon for dette inntektstapet må belastes fartøy som anløper offentlige kaier. Dette vil forverre sjøtransportens konkurranseevne etter som fartøyene nå må betale farledsgebyr til kommunen, som havnen går glipp av og derfor må kompensere med økte enhetspriser på andre avgiftsgebyrtyper.

§4-1 Tiltak som krever tillatelse

Etter denne paragraf skal staten kunne intervenere mot den kommunale selvråderett ved uspesifiserte tiltak. Her må departementet kunne forklare generelt hvorfor dette også skal skje utenom hovedleder og bileder og gi eksempler på hvilke tiltak dette kan dreie seg om.

§4-3 Vilkår i tillatelse

I nest-siste avsnitt skal et tiltak kunne fjernes for bl.a. **brukerens** regning! Her kreves det en forklaring. Når ellers blir en **bruker** gjort ansvarlig for utgifter til fjerning av et anlegg?

§ 5-2 Vrakfjerning m.v.

I 2. avsnitt skal pålegget i 1. avsnitt stå i et rimelig forhold til det som kan oppnås ved pålegget. Her må departementet kunne definere nærmere hva som oppfattes som ”rimelig”.

§ 6-4 Lasting og lossing av gods m.v.

Etter paragrafens 2. avsnitt skal departementet gi forskrift. Hva skal en slik forskrift omfatte? Hvordan skal departementets forskrift overprøve/supplere eller erstatte andre statlige etaters forskrifter om lasting og lossing?

§ 6-5 Havnereglement og pristariffer m.v.

Her kan nå den enkelte kommune fastsette farledsgebyr.

I 2. avsnitt, hva menes med den som forestår drift av en havn? Er det havnevesenet, terminaloperatør, rederi m.v. som i praksis i dag alle forestår separate driftsoppgaver i en havn?

Siste avsnitt omhandler departementets **mønster** for havnereglement, men ingen godkjennelsesklausul?

§7-2 Nasjonale havner

Her gir loven staten særlig innflytelse for de utpekte nasjonale havner. Her melder det seg følgende spørsmål:

- (1) Hva er departementets strategi for havner som oppfyller kriteriene til nasjonal havn, men i dag ikke er utpekte som slike

- (2) Hvilke virkemidler havnemessig sett vil staten gi som motytelse for statens intervensjon og medbestemmelse i de nasjonale havner
- (3) Hvordan ser departementet på Kystverkets forslag om en havnestruktur bygget opp om et tjuetalls "stamnetthavner". Hvordan skal disse innpasses i lovverket mellom "nasjonale havner" og "andre havner".
- (4) Hvordan skal loven, eventuelt gjennom forskrift, hindre at eierkommunene ved aksje- og selskapsformer **forlanger et budsjettmessig årlig utbytte** av den kommunale havnedriften, som fra havnenes side må kompenseres med økt brukerbetaling. Dette vil igjen føre til økte utgifter for sjøtransporten, noe som svekker sjøtransportens konkurranseevne.

§ 7-3 Organisering av kommunale havner

Departementet berører i liten grad Kommunal- og regionaldepartementets Ot. prp. nr. 95 (2005-2006) som bebuder vesentlige endringer i IKS-loven som følge av forventede påbud fra ESA.

Hvilke lovmessige bestemmelser har departementet i tankene for å unngå at det kommer krav om utbytte fra eierkommunene, som svekker sjøtransportens konkurranseevne, jfr. kommentar til § 7-2. I paragrafens siste avsnitt heter det at reglene i kommuneloven skal benyttes "så langt de passer". Kan departementet gi eksempler på hva som passer og hva er departementets syn på kommunelovens § 28 om "Vertskommunemodeller" for interkommunalt samarbeid i relasjon til havne- og farvannsloven.

§ 7-5 Forvaltning av havnekapitler i kommunale havner

Paragrafen sikrer havnens eksklusive tilgang og disponering av løpende driftsinntekter, slik som i dag. Men akter departementet å følge opp med forskrift bestemmelser om **tilordning til "havnekassen" ved utleie eller salg** av havnekassens opparbeidete havneområder til ikke-havneformål?

§ 7-6 Økonomiforvaltning i havner organisert som aksjeselskap eller interkommunalt selskap. Utdeling av selskapets midler

Her gir loven muligheten til utdeling av utbytte etter aksjeloven, eventuelt IKS-loven. Riktig nok etter at avsetning til vedlikehold, nyanlegg og fremtidig utviklingstiltak er foretatt. Men dette er en budsjettsak og i forhold til dagens bestemmelser hvor alle havneinntekter går til havneformål, vil enhver utdeling svekke havnens andre investeringsformål, som eventuelt må kompenseres med høyere brukerbetaling og svekkelse av sjøtransportens konkurranseevne.

Det er naivt å tro at eierne av havneselskapene ikke vil prioritere krav til utdeling, jfr. det som har skjedd med andre kommunale virksomheter og tjenesteyting. Hvordan akter departementet gjennom forskrift å demme opp for en slik uheldig økonomisk utvikling for havnene? Den tekst som departementet har benyttet i sitt høringsutkast er neppe tilstrekkelig.

§ 7-10 Private havner

En ting er at brukerne frivillig benytter seg av private kaier som kan tilby lavere anløpskostnader fordi kaien kan ha inngått i en stats/fylkes subsidiert industriutbygging. Men slik paragrafens 2. avsnitt er utformet, mener departementet virkelig at staten gjennom forskrift eller enkeltvedtak kan **tvinge** en privat kaieier til å ta imot annen båttrafikk utover sin egen. Dette høres merkelig ut og krever en forklaring fra departementets side.

§ 7-11 Særlig om statlige havner

Det har opp gjennom årene til kjedsommelighet vært påpekt overfor departement og Kystverket at vi her i landet **ikke** har noen "statlige havner" slik som f. eks. danskene hadde tidligere, men ikke nå lenger. Paragrafen bør derfor ha overskriften "*særlig om statlige tiltak og infrastruktur i kommunale havner*".

§ 7-12 Delegasjon av myndighet til rettssubjekt utenfor kommune

I første avsnitt bør det tilføyes:

----- til interkommunalt selskap eller sammenslutning etter kommuneloven.

5 KONKLUSJON

Departementets høringsdokumenter med forslag til en revidert havne- og farvannslov er omfattende og krever en grundig og tidkrevende gjennomgang fra høringsinstansene. Til tross for Mo i Rana havns betydelige rolle som en av landets ledende havner, står Mo i Rana havn ikke på høringslisten. Mo i Rana havn er i så måte i selskap med flertallet av landets havner, etter som kun de nasjonale havner står på høringslisten. Mo i Rana havn mener at denne nedvurdering av havne-Norges betydning gir dårlige signaler både overfor havnene det gjelder og eksternt i forhold til de mange perifere havnerelaterte høringsinstansene i høringslisten. Mo i Rana havn mener at dette ikke kun dreier som om et ekspederingsproblem. I realiteten stilles det spørsmål om Fiskeri- og kystdepartementets evne, vilje og ønske til å fungere som et samlende Havnedepartement for alle landets trafikkhavner, som alle utgjør viktige ledd i transportkjedene, nasjonalt og internasjonalt. Det er ytterst betenkelig at departementet så kraftig distanserer seg fra alle andre havner enn for de hittil 10 utpekte nasjonale havner.

Mo i Rana havn vil derfor kreve at Fiskeri- og kystdepartementet inkluderer alle landets trafikkhavner i sin argumentasjon og sitt lovverk og for ettertiden tar med alle disse havnene som primære og selvstendige høringsinstanser.

Mo i Rana havn registrerer at departementet i sitt høringsnotat har foretatt en omfattende drøftelse som bakgrunn for sine lovforslag. Dessverre er departementet imidlertid kommet i skade for å konkludere sin argumentasjon på viktige punkter basert på en ensidig positiv virkning av forslagene til lovendringer uten å ta høyde for mulige negative virkninger.

I sin høringsuttalelse har Mo i Rana Havn KF pekt på en del av disse sentrale forhold, som bl.a. gjelder:

- Konsentrasjon om et fåtall av havner som departementet mener gir mer sjøtransport, men som like gjerne og mest sannsynlig vil gi mer vegtransport i form av mellomtransporter til/fra disse havner. Dette forhold må ikke underslås ved rikspolitisk behandling av saken.
- Modeller for havneorganisering som gir eiere, kommuner eller private, anledning til å ta utbytte fra havnekassen (havnekapitalen) mener departementet kan redusere sjøtransportens kostnader. Mo i Rana havn vil hevde at det motsatte kan skje ved at havnens enhetspriser i slike tilfeller vil øke og gi sjøtransporten økte havne-kostnader. Dette forhold må ikke underslås ved rikspolitisk behandling av saken.

- Departementet bruker ønske om å redusere havnekostnadene som argument for mange av sine forslag. Departementet har i sin drøftelse unnlatt å drøfte fordeling av kostnadene i havnen, hvor betalingen til havnekassen bare utgjør en mindre del i forhold til den betaling private operatører innkasserer for håndtering av godsenheter gjennom havneterminalen. Et vesentlig og viktig kostnadselement påført sjøtransporten, er dessuten statens egne forskjellige gebyrer som i mange tilfeller er et større hinder for sjøtransportens konkurranseevne enn det havneavgiftene representerer. Disse forhold må departementet ta med i sin drøftelse av hvilke tiltak som gir sjøtransporten økt konkurranseevne og derved større andel av godstransportene.
- Mo i Rana havn mener at departementets drøftelse og nedvurdering av trafikkhavnenes nåværende administrative profesjonalitet er feilaktig og bygger på foreldet viten og kunnskap om dagens situasjon. Det samarbeid mellom offentlige og private havneaktører som departementet etterlyser, er tvert imot i stor grad tilstede og under stadig utvikling. Departementets inntrykk og skriftlige omtaler i høringsdokumentet på dette punkt, må derfor rettes opp og gis et korrekt og nyansert bilde av dagens situasjon i norske trafikkhavner.

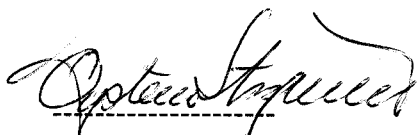
Når det gjelder de særlige spørsmål som departementet har anmodet høringsinstansene om å kommentere, har Mo i Rana havn kommentert disse spørsmål både generelt og spesifisert i sin høringsuttalelse.

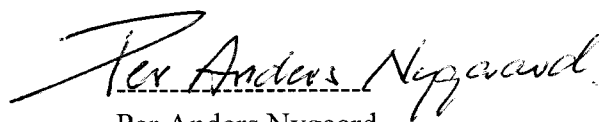
Mo i Rana havn mener at **havnekassens** rettigheter bør beholdes som i dag og har argumentert for dette i uttalelsen.

Mo i Rana havn mener at kommunale havnevesen **ikke** bør ha privat eierskap og har argumentert for dette i høringsuttalelsen.

Ettersom både denne uttalelse og uttalelser fra andre høringsinstanser vil kreve utvidete konsekvensanalyser på sentrale punkter i forslaget til ny lov, vil Mo i Rana Havn KF anbefale at departementet deretter sender et revidert lovforslag ut til ny høring.

Mo i Rana, 12.mars 2007


Øystein Strømnes
Havnestyreleder


Per Anders Nygaard
Havnefogd

Kopi: Nordland Fylkeskommune, Norsk Havneforbund, Norsk Havneforening