



Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 Oslo

04.04.2007

SAKSNR.
ARKIV

Vår dato 30.03.2007
Deres dato 21.12.2006
Vår referanse 81237/PHB/BMJ
Deres referanse 200601106-/TB

Høring av forslag til revidert lov om havner og farvann m.v.

Vi viser til departementets høringsbrev av 21.12.06

NHO bygger sin uttalelse på innspill fra våre Landsforeninger. Til grunn for uttalelsen ligger også innspill til arbeidet med Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 – stamnettutredningene. Vi viser til brev datert 01.02. 07 sendt Statens Vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor, se http://www.nho.no/files/DM-72166-v1-Nasjonal_Transportplan_2010-2019_-_stamnettutredningene_brevhoering.pdf

I innspillet til arbeidet med NTP, peker NHO på behovet for å utvikle havnene i tett samarbeide med de andre transportsektorene. **For å få til en slik samordning anbefaler vi at ansvaret for sjøtransport generelt og Havneloven spesielt flyttes fra Fiskeri- og Kystdepartementet til Samferdselsdepartementet.**

Vi merker oss at det i høringsnotatet er gitt en generell beskrivelse av de store utfordringene sjøtransporten står overfor:

"Arbeidet med St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 og Stortingets behandling av denne, viste at sjøtransportens og havnenes betydning i det overordnede transportsystemet er viet lite oppmerksomhet. Sjøtransportens rolle og muligheter har således ikke kommet klart nok fram, verken gjennom konkrete tiltak eller gjennom planverk. Det er flere årsaker til dette. Det er etablert parallelle transportsystemer med egne havner for særskilte næringsområder. Havnene har tradisjonelt vært sektoriserede, og først og fremst innrettet sin virksomhet mot lasting og lossing av skip. I tillegg står havnene ofte utenfor det planarbeidet som utføres i næringslivet, i transportsektoren og av offentlige myndigheter. Styringen og organiseringen av havnene er ikke optimal, og rammebetingelsene for havnedrift er heller ikke tilstrekkelig avklart. "

NHO er enig i denne beskrivelsen. Vi er også enige i de hovedmomentene som fremkommer i ECONs analyse av havnesystemet:

"Kompetansebedriften ECON har med utgangspunkt i økonomisk teori for nettverk, sett nærmere på havnenes muligheter til å styrke konkurranseevnen til kombinerte transportløsninger, ECON 74/01 "Havner i baktevja". Rapporten konkluderer med at gjeldende regulering av havnene ikke gir tilstrekkelig handlingsrom, og at havnene derfor har få virkemidler som kan bidra til å styrke kombinerte transportløsninger. ECON konkluderer videre med at havnesektoren i Norge står overfor tre utfordringer. Disse er knyttet til finansiering, fragmentering og restrukturering av virksomheten. Det påpekes at

havnenes avgiftsstruktur svekker incentivene for utvikling og valg av sjøbaserte transportløsninger, og at en struktur med mange og relativt små havner bidrar til en fragmentering av sjøtransportnæringen. Det hevdes også at havnene ikke har nødvendige virkemidler til å restrukturere sektoren, og at utfordringene i sum gjør at sjøtransporten mister konkurransekraft. ECONs vurdering er at utfordringene som havnene står overfor ikke lar seg løse innenfor rammen av det kommunale eierskapet."

Etter NHOs oppfatning gir lovforslaget i liten grad svar på de store og prinsipielle utfordringene som er beskrevet ovenfor. De to problemstillingene som høringsinstansene særlig bes om å kommentere – behovet for egen havnekaske og evt samarbeid med private – er etter vår oppfatning for snevre. NHO mener at hele eierstrukturen i havnesystemet må settes under grundig debatt, slik ECON også etterlyser. Det er store forskjellen havner imellom når det gjelder størrelse, trafikkgrunnlag, oppspart kapital, med mer. Disse forholdene er så uensartet at det kan være aktuelt å se på flere forskjellige organisasjonsmodeller. Spesielt vil det være aktuelt å se særskilt på organisasjonsmodell for nasjonale havner, og også hvor mange havner som skal gis en slik særskilt status.

Etter vår oppfatning er disse spørsmålene så grunnleggende og viktige at de bør gjøres til gjenstand for en ny, bred behandling. **Vi vil derfor foreslå at det settes i gang en egen utredning ved et offentlig utvalg eller arbeidsgruppe, med god representasjon fra brukerne (også fra andre transportsektorer), for å utrede disse spørsmålene nærmere.**

For øvrig vil vi bemerke følgende til de problemstillingene som er tatt opp i høringsbrevet om havnekaske og om privat eierskap:

Prinsipielt er NHOs utgangspunkt at kommunen, der den er eier av havnen, i størst mulig grad bør drive havnen etter de samme prinsipper som kommunal forretningsmessig virksomhet for øvrig. Et system med en adskilt havneøkonomi gjennom en havnekaske vil etter NHOs oppfatning kunne bidra til å hindre nødvendige endringer og omstillinger. Samtidig ser vi ikke at det innenfor de rammer som er trukket opp i høringsbrevet og –notat foreligger fullgode alternativer til ordningen med havnekaske. **NHO mener derfor at ordningen med egen havnekaske bør bestå, men at en mer generell gjennomgang av havnestrukturen, jf ovenfor, bør ha som utgangspunkt at man søker etter andre virkemidler enn havnekaske for å sikre at midler fra havnedriften ikke "lekker ut".** Forslaget legger opp til å beskytte havnekassen, men at det skal være muligheter for utbytte. Imidlertid skal det avsettes nødvendige midler til investeringer og drift i havnen før utbytte kan beregnes. Det medfører at kommunen og eventuelle private interesser vil være tjent med å utvikle havnen. Vi mener at dette er en fornuftig avveining mellom forskjellige interesser – noe som vil medføre effektive og rimelige havner.

Spesielt vil vi peke på at prinsippet om brukerfinansiering bør diskuteres adskilt fra spørsmålet om organisering av havnene. Generelt er NHO opptatt av at "brukerfinansiering" utformes og reguleres slik at kostnader til utøvelse av generell forvaltningsvirksomhet, herunder utarbeidelse av regelverk, utarbeidelse av beslutningsunderlag mv., ikke inngår i grunnlaget for brukerfinansiering.

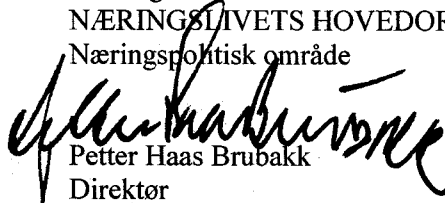
NHO er i utgangspunktet positiv til private innslag også i offentlige havner, som vi mener vil bidra til å utvikle et konkurransedyktig og effektivt havnesystem. **Vi vil gi vår støtte til at det ikke gjøres store endringer på dette feltet i forhold til eksisterende lovgivning, og**

dermed fortsatt la eier (kommune) og investor finne frem til de selskapsmodeller som anses hensiktsmessige.

Når det gjelder merknader for øvrig, gir vi vår støtte til de høringsuttalelser som foreligger fra Rederienes Landsforening og Logistikk- og Transportindustriens Landsforening.

Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening er kjent med og enig i innholdet i NHOs uttalelse.

Vennlig hilsen
NÆRINGS- OG NÆRINGS-
Næringspolitisk område


Petter Haas Brubakk
Direktør

Kopi:
Rederienes Landsforening
Logistikk- og Transportindustriens Landsforening
Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening