

Fiskeri- og kystdepartementet  
Postboks 8118 Dep.  
0032 OSLO

Stavanger 02.04.07

Deres referanse: 200601106- /TB

**Revidert lov om havner og farvann m.v. – høringsuttalelse.**

Det vises til høringsbrev utsendt fra Fiskeri og kystdirektoratet i forbindelse med revidering av lov om havner og farvann m.v.

Nor Lines AS har mottatt høringsbrevet gjennom våre interesseorganisasjoner, men velger å sende denne uttalelse direkte til Fiskeri- og Kystdirektoratet.

Nor Lines AS driver 12 stykkgodsskip i kyst-, nordsjø- og Østersjøfart, og opererer i tillegg lastekapasiteten på Hurtigruten på strekningen Bergen – Kirkenes. Vi betjener over 50 havner langs hele norskekysten med regulære anløp. I tillegg kommer et betydelig antall anløp av andre havner og kaier på ikke regulær basis. Våre betalte avgifter knyttet til anløp og omsetning av last i norske havner og fast leie av arealer og terminalbygg fra mange havnevesen, både for Nor Lines AS egne 10 avdelinger langs norskekysten, og fra våre samarbeidspartnere i øvrige havner, utgjør et årlig beløp i størrelsesorden 45 mill. kr. pr. år. Hertil kommer anløps- og kaiavgifter betalt av Hurtigruten Group ASA.

Vår virksomhet er følgelig en betydelig bidragsyter til drift av havnevirksomhet langs norskekysten, og er i mange av de mindre havner den absolutt største bruker og inntekstkilde.

Vi er av den oppfatning at kostnadseffektive havneløsninger vil medføre at det kan opprettholdes et sterkt desentralisert havnemønster i Norge. Selv om det for enkelte funksjoner og lastetyper vil være nødvendig med en spesialisering, mener vi det er viktig for å opprettholde og styrke sjøtransportens konkurransekraft, at det fortsatt er et desentralisert havnemønster, med funksjonelle havneanlegg i optimal avstand fra avskiper/mottaker av den lasten som transporteres sjøveien. Dette viser seg blant annet gjennom den effektive og konkurransedyktige logistikk norsk eksportindustri som har kaianlegg "integrert" i produksjonsfasilitetene, oppnår.

I motsetning til i samferdselssektoren for øvrig, er det inntekt fra brukerne av havnens tjenester og infrastruktur som dekker kostnader knyttet til bygging og drift av havner. Mange havner har etter hvert opparbeidet seg store overskudd og betydelige merverdier. Dagens havnelov sikrer at disse midlene i all hovedsak skal benyttes til videre utvikling av havnevirksomhet og infrastruktur knyttet til denne. En oppmyking av denne bestemmelse, som vil innebære mulighet for den enkelte kommune/gruppe av kommuner til å benytte havnekassens midler til annen virksomhet som ligger utenfor disse rammene vil bryte med de bestemmelser og praksis som har vært gjeldende. Dette vil medføre at havnene blir sett på

som potensielle inntektskilder for kommunal virksomhet. Når det samtidig er en erklært politisk målsetting at det skal tilstrebes å fremføre mer last med sjøtransport, vil en slik utvikling ikke være ønskelig. Det offentliges rolle i havneutvikling og drift må være å betrakte som infrastrukturutvikling som skal fremme næringsutvikling i nærområdet, og ikke en inntektskilde.

Norske havner er, med noen få unntak, preget av lite effektiv drift, og lite fokus på å bidra til at den politiske målsetting om mer last på sjø oppnås. Hovedfokuset synes å være på hvor store avgiftsøkninger som kan oppnås ved de årlige justeringer av avgiftene, i stedet for å drive havnen mest mulig effektivt og optimalt, og dermed kunne redusere avgiftsnivået og gjøre sjøtransport mer konkurransedyktig sammenlignet med veitransport. Det er viktig for å oppnå målsettingene i godstransportsektoren at lovverket legger rammer som medfører at havnene i større grad innser og ivaretar sin nødvendige rolle som effektive og kostnadsoptimale logistikknutepunkt. Dette oppnås ikke gjennom å legge forholdene til rette for at kommunene kan bruke havnevirksomheten til å finansiere andre kommunale oppgaver. Vårt synspunkt er at lovforslagets kapittel 7 ikke bør åpne for en nedleggelse av en egen separat havnekasse. Det er også vitalt at havnens brukere skal være representert i havnestyrene

Utbytteutdeling fra havnekassen må det heller ikke åpnes for. Dette vil fravike prinsippet om at havnens midler skal brukes til havneformål. I den grad kommunen må finansiere havneutbygging gjennom lån etc. vil det være naturlig at dette godtgjøres til kommersielle betingelser for renter og avdrag. Hvis det på noen måte skal åpnes for nedleggelse av en havn, må det legges sterkere føringer på dette enn lovutkastet legger opp til. Det vil være i havnebrukernes (som har betalt inn disse midler) interesse at eventuell frigitt kapital i denne forbindelse brukes til havneformål for eksempel knyttet til interkommunale havnesamarbeid, og det må være meget sterke grunner for at dette skal kunne vurderes fraveket.

Det har de siste årene vært en tendens innenfor den kommunale havnedrift i Norge at det lages konstellasjoner som medfører at det totale avgiftsprovenyet økes. Dette skjer gjennom at havnedistrikt opprettes og havneområder slås sammen, og det innføres avgifter som angivelig skal finansiere havnens kostnader til farled (anløpsavgifter) i hele havnedistriktet. I de aller fleste tilfeller er dette ikke reelt. Større sammenslutninger bør legge grunnlaget for en mer effektiv drift, men erfaringen viser at det totale avgiftsnivået ikke reduseres gjennom slike tiltak, men at havnen tvert imot ser på det som en mulighet til å øke sine inntekter.

Høringsforslagets opplegg med at reglene om havneavgifter avvikles er et riktig tiltak. Det er viktig at dette omfatter både bruk av kaifronten (kaiavgift), bruk av kaiens arealer (vareavgift), og at havnens anledning til å innkreve avgifter på bruk av farleden, kun gjelder ved bruk av kommunal farled (dvs. ut over hoved- og biled som kystverket har ansvar for).

Dette vil legge forholdene til rette for en riktigere prising og mer effektiv bruk av havnenes infrastruktur.


Når det gjelder eierskap til havnene er det vår oppfatning at i den grad det etableres sammenslutninger mellom offentlige og private aktører for å etablere og drive havnevirksomhet, må det offentliges (kommunenes) deltakelse organiseres gjennom en havnekasse som er atskilt fra kommunens øvrige økonomi, og hvor det fortsatt ligger en sterk forpliktelse og styring i tråd med dagens havnelovgivning om at havnekassens midler skal brukes til utvikling og drift av havnevirksomhet. Det er likevel viktig å legge til rette for at havnevesen og private aktører kan etablere samarbeidskonstellasjoner, da dette vil bidra til en effektivisering av havnevirksomheten.

Vi registrerer også at det er tatt med en omfattende paragraf vedr. sikkerhet og terrorberedskap (§ 6-6). Vi har ingen kommentarer til denne, men vil gjerne gjøre departementet oppmerksom på den unødige høye ressursbruken som det har vært i mange norske havner, både offentlige og private, som en følge av

en feil risikovurdering i forbindelse med innføring av ISPS koden, Dette ser nå dessverre ut til å kunne bli gjentatt ved revidering av forskriftene, og innføring av nye forskrifter fra sommeren 2007. Det er vår erfaring at mange havner og havneterminaler er pålagt tiltak av kystverket og lokale evalueringsinstanser som ligger langt ut over det som en fornuftig risikovurdering skulle tilsi. Dette har medført unødige høye kostnader i mange havner, og bidratt til å forverre sjøtransportens konkurransedyktighet, både gjennom vanskeligere tilgjengelighet til havnene og økte avgifter for havnebrukerne.

Med vennlig hilsen

Nor Lines AS

  
Toralf Ekrheim  
Adm. dir.

Kopi: Hurtigruten Group ASA