

UTTALELSE TIL UTKAST NY HAVNE- OG FARVANNSLOV.

Fra: Oslo Havnestyre

Dato: 16.03.2007

Oslo havnestyre viser til brev av 21.12.2006 fra Fiskeri- og kystdepartementet om høring av forslag til revidert lov om havner og farvann m.v.

Vi vil bemerke at det foreliggende utkast på mange sentrale områder har karakter av å være et diskusjonsutkast. Departementet har ikke tatt stilling til flere viktige elementer, noe som medfører at det er vanskelig å gi en helhetlig og konsistent høringsuttalelse. Etter vår oppfatning bør derfor lovforslaget sendes ut på ny høringsrunde etter at departementet har tatt nærmere stilling til lovens innhold.

Havnens anlegg er i hovedsak infrastruktur på linje med veg og jernbane. En havn i Norge er i mange tilfeller et naturlig monopol og bør derfor i hovedsak være offentlig eid. Lovutkastet går svært langt i å legge opp til at havnene skal styres ut fra bedriftsøkonomiske lønnsomhetsmål. Dette vil føre til at samfunnsøkonomiske hensyn blir svekket.

Havnestyret er av den oppfatning at man ikke kan se at lovutkastet med de mest ytterliggående åpninger i retning av bedriftsøkonomisk fristilling, kommunal styring og mulig konkurransehemmende posisjon for sterke private aktører vil være egnet til å bedre Oslo Havns muligheter til å fylle sin rolle som landets viktigste nasjonalhavn for stykkgoods.

Etter Oslo havnestyres oppfatning er det ikke avgjørende hvilken organisasjonsform som velges, i dag er Oslo havn organisert som et kommunalt foretak, noe som er godt egnet.

For Oslo havn, landets viktigste nasjonalhavn for stykkgoods, er det avgjørende at staten må ha virkemidler for å sikre at det består en organisering i havna, med kompetanse, kapasitet og mandat til å oppfylle rollen som nasjonalhavn, hvor det er sikret at havnekassen benyttes til havneformål eller formål som understøtter dette og at nødvendige arealer er sikret. Dette er ikke tilfredsstillende sikret i utkastet.

Justeringer av gjeldende lov vil kunne føre til et vel så godt verktøy for å realisere målene om mer gods fra veg til sjø og større godskonsentrasjon til færre havner.

I det følgende er det foretatt en inndeling i emner som vi vil knytte våre kommentarer til.

Departementets målsetting med den nye loven sett i relasjon til utviklingen av Oslo havn

Departementet ønsker en konsentrasjon av godsomsetningen med skip (særlig stykkgoods) til færre havner som er større, mer effektive og som har høyere frekvens enn i dag. Havnene skal bli mer effektive knutepunkter slik at mer gods skal fraktes med skip istedenfor lastebiler. Oslo havnestyre er enig i departementets målsettinger.

Slik vi opplever situasjonen, er det imidlertid ikke dagens havnelov som er årsak til at Oslo havn hindres i å utvikle seg i takt med veksten i transportmarkedet. Det er helt andre forhold som hemmer vår vekst. Oslo havn opplever som andre havner i sentrum av bykjerner en kamp om arealbruken. I henhold til kommunale planer og reguleringsvedtak, avgis havnearealer til

byutvikling. Erstatningsarealer er ikke tilgjengelig innenfor byens grenser. Flytting av havna til aktuell lokalisering utenfor byens grenser må på grunnlag av utredningen som ble utført av Viken Havneselskap i overskuelig framtid ansees som lite aktuelt.

Veiatkomst er en utfordring for havnen, og det er behov for stamveitilknytning til arealene.

I forhold til de problemer som Oslo Havn KF har i dag med å utvikle havneaktiviteten, har ikke den nye loven bestemmelser og effektive statlige virkemidler som vil gjøre det lettere å nå Regjeringens målsettinger i Nasjonal transportplan.

Bør havnekassen fortsatt holdes i egen kasse atskilt fra kommunens øvrige økonomi?

Departementet har særskilt bedt høringsinstansene kommentere om havnen bør ha egen økonomi atskilt fra kommunens øvrige økonomi slik som etter gjeldende lov eller om kommunene bør kunne organisere havnen som annen kommunal virksomhet.

Innledningsvis vil vi bemerke at vi ikke ser noen gevinst ved å innføre betegnelsen "havneøkonomi". Begrepet "havnekasse" er innarbeidet med lange tradisjoner, med et kjent innhold som fullt ut dekker innholdet i begrepet "havneøkonomi". "Havnekasse" markerer dessuten på en bedre måte avgrensning til begrepet "kommunekasse", som fortsatt består.

Utkastet til ny lov legger ikke opp til at havnevirksomheten skal være en ordinær kommunal oppgave. En nasjonalhavn er et intermodalt omlastingspunkt for landet og regionen og er ikke en alminnelig tjenesteyter til kommunens innbyggere. Lovforslaget viderefører at havnene skal være selvfinansierende ved at brukerne skal finansiere havnen.

Hvis eierkommunens økonomiske interesser ikke er sammenfallende med de nasjonale eller regionale interesser en nasjonalhavn skal ivareta, vil det være en konflikt mellom statens mål og den lokale styringen av havnen. Dette gjelder særlig der havnearealene i de større byene ligger i sentrumsområder, hvor andre anvendelser vil kunne gi større inntekter til kommunen.

For å ha kontroll med at ikke havnas økonomi undergraves, i strid med hva som er nasjonal-økonomisk ønskelig og uten at det er gjenstand for klare politiske beslutninger, bør havnekapitalen fortsatt holdes atskilt i egen kasse. Det vil da lettere være mulig å ha oversikt over og kontroll med hvordan havnen blir finansiert og hvordan havnekassens midler faktisk blir brukt. Særlig for en nasjonalhavn bør det være mulig å ha kontroll med i hvilken utstrekning innbetaling fra havnebrukerne går til eierkommunen, i form av utbytte eller på andre måter.

Med bakgrunn i ovenstående ser Oslo havnestyre det som viktig at det opprettholdes et skille mellom kommunekassen og havnekapitalen (havnekassen).

Farledsgebyret bør inngå i havnekapitalen - se begrunnelse i avsnitt "Organisering av en nasjonalhavn. Statlige virkemidler". Det bør være uproblematisk, som i gjeldende lov og forskrifter, med bestemmelser som skiller mellom avgifter for betaling av forvaltningsoppgaver og vederlag for annen virksomhet. Vi kommer nærmere tilbake til prinsippene for farledsgebyr i arbeidet med de etterfølgende forskriftene.

Hvis havnen organiseres som aksjeselskap eller interkommunalt selskap, blir for øvrig havnekapitalen automatisk atskilt fra kommunekassen.

Det kan tenkes at gevinsten ved salg av havnearealer overstiger de kostnader havnen har til relokalisering og videreutvikling av havnevirksomheten. Hvis innenfor en rimelig tidshorisont - antydningstid avskrivningstid for havneinnretninger som kaier - alle realistske investeringsbehov er dekket opp, bør det kunne vurderes om den overskytende del av gevinsten udelt skal tilfalle havnekassen. Dette må avgjøres av departementet.

Bør det tillates privat eierskap i selskap etablert med midler fra havnekassen?

Departementet ber også om kommentarer til hvorvidt det bør gjelde begrensninger som innebærer at selskap som er etablert med midler fra havnekassen kun skal ha offentlige eiere.

Selskap etablert med midler fra havnekassen kan ha som formål å drive havnevirksomhet eller selskapet kan ha annet forretningsmessig formål. Oslo Havn KF har med godkjenning fra departementet etablert eiendomsselskapet HAV Eiendom AS som har som formål å byutvikle og selge havnekassens arealer i Bjørvika. En slik type virksomhet, som ikke er havnevirksomhet men som understøtter havnens virke, kan ha behov for å samarbeide med andre aktører på eiersiden som kan bidra til å optimalisere verdiene.

I Oslo havn er det flere operatører som betjener det samme markedet. En av de viktigste forvaltningsoppgavene for Oslo Havn KF er å ha kontroll med fordeling av arealer. Dersom en eller flere av disse operatørene kommer inn på eiersiden, vil disse kunne få innflytelse på valg og betingelser for sine egne og sine konkurrenters arealer og det kan da oppstå svært vanskelige situasjoner. Havnens karakter av å være offentlig tilgjengelig infrastruktur må ikke svekkes. Hvis privat og offentlig kapital sammen skulle settes inn på eiersiden i havna, kan det bli vanskelige avveininger mellom de samfunnsmessige hensyn som de offentlige eierne må ha for øye mot private eieres fokus på egen kapitalavkastning. Det vil også kunne reises tvil rundt en rekke problemer knyttet til partsinteresser og likebehandling.

Behovet for å kunne tilby private aktører eierskap i en havn, er begrunnet i ønske om å tiltrekke seg kapital til utvikling av havnen. Etter dagens havnelov er det imidlertid ikke noe i veien for at private kan foreta investeringer på havnens arealer. I Oslo har vi flere eksempler på at operatører har investert i både utstyr og bygninger for å opprettholde sin havnevirksomhet. Erfaringene i Oslo tilsier ikke at det har vært, og i årene fremover heller ikke vil være, noe problem for dagens kommunalt heleide havn å fremskaffe nødvendig kapital for investering i infrastruktur som har vært ønskelig og som det er trafikkmessig grunnlag for.

Ved utbygging og prising bør havna sees under ett. For å sikre rasjonell planlegging, utbygging og utnyttelse av havnas infrastruktur, bør det være én instans som planlegger og eier det meste av havnekapitalen. Hovedprinsippet bør være at det offentlige eier det meste av havnekapitalen og lar private aktører utføre trafikk og godshåndtering.

Uansett om det er et KF, IKS eller A/S som eier havnekapitalen, bør derfor denne virksomheten være 100% offentlig eid. Det bør være åpning for at deler av havnekapitalen på bestemte vilkår kan settes inn i virksomhet som ikke nødvendigvis er 100% offentlig eid for engasjement i formål som ikke er havn, men som understøtter og fremmer sjøtransport over havna.

Priseffekter for skipsfarten

Det er sterk konkurranse i transportsektoren og mange foretrekker lastebil fremfor sjøtransport. Ved valg av transportmåte er pris et viktig element. Skipsfartsnæringen er ikke subsidi-

ert. Offentlige avgifter og pris for offentlige tjenester er viktige faktorer for utvikling av næringen. Lovutkastet og kommentarene har mange målformuleringer om effektivitet, samarbeid, strukturrasjonalisering etc. Det er imidlertid i lovutkastet liten oppmerksomhet knyttet til prisutviklingen i nasjonalhavnene. Statlige avgifter - som kan være betydelige - er ikke drøftet. Det savnes også en drøftelse av sammenhengen mellom pris på tjenester som skipsfarten tilbyr og utviklingen av godsvolum som blir transportert med skip.

Etter Oslo havnestyres oppfatning er det en sammenheng mellom disse elementene. Det er av stor viktighet at en ny lov ikke bidrar til økte kostnader for sjøtransport. En havn er å anse som grunnleggende infrastruktur på linje med veier og jernbane. Dersom en havn blir omgjort til en forretningsmessig enhet med bedriftsøkonomiske lønnsomhetskrav, som skal betale skatt og utbytte, er det fare for økte kostnader for havnebrukerne i forhold til dagens system.

Dagens kostnads-/ansvarsprinsipp hvor avgifter fastsettes etter et selvkostprinsipp, hvor det av brukerne tas betalt for hva de enkelte kostnadsbærere koster - men heller ikke mer -, foreslås fullstendig avvirket. Når det ikke lenger skal være noen form for regulering eller tak på havneprisene, er det grunn til å etterlyse analyser av sannsynlige prisvirkninger og effekter av potensielt høyere priser.

Når det gjelder skatt, er dette i liten grad berørt i lovutkastet.

Oslo havnestyre finner også grunn til å påpeke at størrelsen på kystgebyrene er et viktig virkemiddel for å tiltrekke sjøtransport til Oslo. I dag er kystgebyrene tyngende, og et skip sparer betydelige beløp ved å anløpe en havn i ytre Oslofjord i stedet for å gå til Oslo. De negative miljøeffekter blir betydelige, da godset transporteres med lastebil til hovedstadsregionen. Dette er ikke i samsvar med Regjeringens målsettinger i Nasjonal Transportplan.

Lovforslaget bygger på en ECON-rapport (se nedenfor) hvor det gis uttrykk for det synspunktet at markedet er mer opptatt av havnens størrelse, effektivitet og - særlig - frekvens, enn prisene for å anløpe en havn. Sammenlignet med alle andre norske havner, har imidlertid Oslo havn en meget høy frekvens. Selv om denne skulle bli høyere i fremtiden, tror vi ikke at dette vil medføre at våre kunder er villig til å betale mer enn i dag. For havner i Oslofjorden er pris en meget viktig faktor, da vegtransport er et reelt og effektivt alternativ.

ECON-rapporten

Et sentralt grunnlagsdokument for lovutkastet er en utredningsrapport utarbeidet av ECON i 2001 – "Havner i baktevja". Tittelen indikerer en vinkling som Oslo havnestyre ikke kjenner seg igjen i. ECONs innfallsvinkel for analysen er en smal del av økonomisk teori om nettverksøkonomi. ECON påpeker selv i innledningen at analysen blir snever fordi den gjøres ut i fra et svært snevert utgangspunkt. Det sies også at analysen ikke gir grunnlag for særlig bastante konklusjoner.

Analysen preges av sviktende fagkunnskap og betydelig inkonsistens i såvel argumentasjon som konklusjoner. Det framsettes flere virkelighetsfjerne, til dels selvmotsigende, påstander om konkurranse og organisering i norske havner. F. eks. at om én stor reder var eier av en havn, ville det likevel herske fri konkurranse. Dette er urealistisk. Beskrivelsen av de stiliserte modellene som brukes i nettverksanalysen er det neppe mange i norske havner som kjenner seg igjen i. Beskrivelsen av norsk havnesektor slik den fremstår i ECONs analyse avviker sterkt fra hvordan den faktiske situasjon er.

Prinsippene bak avgiftssystemet (kostnads-/ansvarsprinsippet), synes det som om ECON er ukjent med eller ikke har forstått, i forhold til den rollen havnene er gitt i nasjonal sammenheng. Etter dagens havnelov er havnene å anse som en del av den nasjonale transportinfrastruktur og skal prises som det. Kostnadene til etablering og drift skal dekkes ved brukerbetalning etter kostnads-/ansvarsprinsippet, som innebærer at brukerne skal betale det det over tid koster å ha en havn, men heller ikke mer. Priskonsekvenser av ulike måter å organisere havn på - blant annet brukereide havner - og effekter av pris på godsutvikling, er svakt behandlet.

Etter havnestyrets oppfatning er rapporten faglig marginal og burde tillegges liten vekt. Det er overraskende at analysen synes å utgjøre et viktig grunnlagsdokument for lovforslaget.

Nasjonalhavner og øvrige havner

Lovutkastet skiller mellom nasjonalhavner og øvrige havner. Havnestyret ser dette som positivt. Når det sies at staten vil ta et sterkere ansvar for nasjonalhavnene, må det kunne forutsettes at Regjeringen prioriterer midler til veiutbygging og lignende til disse havnene. I særdeleshet må dette omfatte havner i bymessige strøk hvor behovet for og utfordringene med å etablere tilknytning til vei og bane som har god kapasitet og som skjermer lokalmiljøet er størst.

Organisering av en nasjonalhavn. Statlige virkemidler.

I følge lovforslaget kan kommunen fritt velge organisasjonsform for havnen, men departementet kan bestemme at en nasjonalhavn skal organiseres som aksjeselskap eller interkommunalt selskap. Dette fordi havnen skal drive forretningsmessig. Det ligger ikke i forslaget at departementet skal godkjenne et aksjeselskaps formål eller vedtekter. Den enkelte kommune kan opprette selskap med annet formål enn det som er den politiske målsettingen med lovforslaget og loven vil derfor ikke lenger sikre at havnekapitalen på sikt benyttes til havn.

Den viktigste form for statlig kontroll på de punktene departementet har konkludert, gjelder kontroll med strategiplaner for havnen. Dette er en indirekte form for kontroll som vil være distansert i forhold til de løpende beslutninger i havnen, hvor man ikke har sikkerhet for at statlige ønsker tidnok kan innarbeides i bindende planvedtak som vil få effekt på budsjettvedtak m.m. At statlig kontroll skal begrenses til hovedsakelig godkjenning av strategiplaner synes utilstrekkelig i forhold til de økonomiske interessemotsetninger departementet selv peker på i sitt høringsnotat. Denne formen for kontrollfunksjon vil dessuten være svært ressurskrevende for departement og direktorat.

Oslo havnestyre mener at staten må gis virkemidler for en mer direkte styring som sikrer at rollen som nasjonalhavn oppfylles. Det bør gjennom lov og forskrifter være bestemmelser om at havnas styrende organer blir sammensatt slik at funksjon som nasjonal- og regionalhavn sikres. Staten bør også godkjenne selskapenes formål og vedtekter.

Oslo havnestyre registrerer at det antagelig ikke er aktuelt med statlig eierskap. En alternativ mulighet er at Kystverket gis adgang til å utarbeide og fremme oversiktsplaner, herunder utredninger og reguleringsplaner, slik som veimyndighetene har adgang til. I den sammenheng støttes departementets forslag til endring av plan- og bygningsloven § 9-4. For Oslo havn er det arealusikkerheten som er den største utfordringen, og en faglig fundert reguleringsplan for transportnettet vil da være det beste svar. Det kan vises til statens mulighet

til statlig regulering som virkemiddel, men dette er et unntaksregime, og er heller aktuelt i havner som ikke er nasjonale.

Forvaltningsoppgaver

Dersom Oslo Havn KF omdannes til et aksjeselskap, må forvaltningsoppgavene antagelig spesifiseres og skilles ut fra virksomheten. Havnens oppgaver på sjøen i havnedistriktet vil - omtrent som i dag - være trafikkovervåkning og myndighetsutøvelse i tilknytning til dette, og ansvar for farleden (fyr og merker). Dette vil i all hovedsak være å regne som forvaltning (myndighetsutøvelse). Dette kan kommunen ta betalt for i form av et selvkostbasert farledsgebyr. Farledsgebyret kan oppkreves av kommunen og skal betales til kommunekassen og ikke til havnekassen.

I Oslo Havn har vi et stort antall operatører, rederier og andre aktører. Forvaltning av kaier og terminaler er dels en myndighetsoppgave, dels begrunnet i forretningsmessige prinsipper.

Slik utkastet nå står, vil kommunen relativt fritt kunne definere hva som skal regnes som forvaltningsoppgaver. Forvaltningsoppgavene vil kunne legges til en eksisterende kommunal etat. Havnekassen vil kunne legges til et A/S, med et kommersielt formål, som ikke nødvendigvis er å drive havn på lang sikt. A/S-et kan bli pålagt å ta ansvar for oppgaver som må utføres i farleden, mens farledsavgiften inngår i kommunekassen, med risiko for benyttelse til andre formål.

Etter havnestyrets oppfatning er det ikke avgjørende hvilken organisasjonsform som velges - kommunalt foretak også kan være egnet organisasjonsform for en havn. Spørsmålet om kommunal frihet til å velge organisasjonsform må sees i sammenheng med hvilke andre bestemmelser loven fastsetter som er egnet til å fremme Oslo havns mulighet til å oppfylle sin rolle ut over lokale funksjoner. I Oslo vil det for å sikre at en organisasjon består som på beste måte kan ivareta havnefunksjonen, være ønskelig å unngå en fragmentert havneorganisering og en tilsvarende oppdeling av inntektene, begrunnet i skille mellom forvaltning og drift. For Oslo Havn KF kan det være grunn til å spørre hvor hensiktsmessig det vil være å opprette et A/S for å ta hånd om de delene av foretakets oppgaver som ikke er forvaltning.

Økonomisk utbytte fra havnevirksomheten

Hvis en havn blir organisert som et aksjeselskap, åpner lovforslaget for at en eier kan ta ut utbytte fra selskapet. Utbytteadgang vil i henhold til utkastet kunne stimulere kommunen til aktivt eierskap, herunder å tilrettelegge for en positiv utvikling av havnevirksomheten gjennom hensiktsmessig areal- og transportplanlegging. Denne forutsetningen kan imidlertid ikke sees å være forankret i dokumentasjon. Som regel vil en eier være opptatt av at driften og priser på tjenester innrettes slik at avkastningen blir størst mulig. Dette vil ikke nødvendigvis være sammenfallende med at havnevirksomheten tilrettelegges på en best mulig måte for havnebrukerne. Havnens priser kan øke samtidig som driften kan tenkes lagt opp på en måte som ikke begünstiger havnevirksomheten i forhold til nasjonalhavnefunksjonen.

For å begrense eventuelle negative virkninger, forutsettes det at det blir satt en øvre begrensning på utbytteadgangen på maksimum 5 %, slik systemet er for mange havner i Europa. I motsatt fall kan det være en risiko for at hardt pressede eiere blir fristet til å ta ut større utbytte og initiere høyere havnepriser enn det som er gunstig for havna.

Adgang til å benytte havnekapitalen til annet enn havneformål

Departementet foreslår å avvikle bestemmelsen om at havnens økonomiske midler skal brukes til havneformål når kommunen oppretter et eget havneaksjeselskap.

Det må etter Oslo havnestyres mening skilles skarpt mellom på den ene side virksomhet som i seg selv ikke kan sies å være havneformål, men hvor aktiviteten i seg selv eller gevinst og overskudd forutsettes å styrke havna. Med andre ord at formålet fortsatt er havneformål - direkte eller indirekte. Og på den annen side fullstendig havnefremmed virksomhet.

Med en slik bestemmelse vil havnen fortsatt kunne drive med eiendomsutvikling av tidligere havnearealer, slik vi i dag gjør på Filipstad og i Bjørvika. Dette anses som positivt. Fortjeneste fra disse prosjektene skal benyttes til relokalisering og utvikling av havnen.

Havneselskapet vil også få utvidet mulighet til å sikre havnens drift og bedre transportutviklingen lokalt. Det vil bli mulig å investere i godsterminaler, reservearealer utenfor havnen, bufferarealer rundt havnen og andre formål som er direkte eller indirekte knyttet til transport over havna. Det anses som positivt at havnekapitalen på denne måten kan benyttes for engasjement i formål som ikke er direkte havnevirksomhet, men som understøtter og fremmer sjøtransport over havnen. Lovforslaget gir videre mulighet for å investere i andre havner.

I lovutkastet er det imidlertid ingen begrensninger i hvilke typer prosjekter havnen kan investere i. Selskapets styre kan beslutte å sette inn penger i prosjekter som overhode ikke har noen tilknytning til havnen. Det er ingen bestemmelse om at overskudd eller gevinster skal benyttes til havneformål. Gjennom dette systemet åpnes det altså for at eierkommunen (gjennom styret i aksjeselskapet) kan benytte havnens kapital til annet enn havnevirksomhet. Ved siden av å ta ut utbytte fra selskapet, kan altså eierkommunen pålegge havneselskapet å investere i prosjekter som ikke - verken direkte eller indirekte - er havneformål og på den måten bruke havnens midler på kommunale oppgaver, noe det ikke er adgang til i dag. Dette bør det ikke være adgang til.

Vederlag for bruk av "særlige havneinnretninger"

Oslo kommune og Oslo Havn KF har i lengre tid arbeidet med å fastslå hvilke havnearealer som opprinnelig ble ervervet av henholdsvis havnekassen og bykassen. Arbeidet har vært svært komplisert og tidkrevende. I den del av havnen hvor det skal være havnevirksomhet i fremtiden (Sydhavna), har vi kommet frem til at det var bykassen som opprinnelig ervervet store arealer.

Arealene som er ervervet av bykassen er i henhold til forskrift av 24.09.1984 nr. 1687 å betrakte som særlige havneinnretninger fordi havnekassen mottok vederlag for bruk av eiendommene før 31.12.1984. Forskriften bestemmer da at inntekten for bruk av eiendommene også skulle tilfalle havnekassen etter 01.01.1985.

Det vil kunne få dramatiske konsekvenser for mange havner om denne forskriften ikke blir videreført. Departementet bes derfor om å utforme den nye loven på en slik måte at den gir hjemmel til å utforme tilsvarende forskrift. Riktignok fremgår det av lovutkastets § 12-2

Overgangsbestemmelser at forskrifter fastsatt etter nåværende havne- og farvannslov skal gjelde inntil annet blir bestemt i medhold av den nye loven. Det vil imidlertid etter noe tid bli svært komplisert å finne frem til forskriften hvis den er hjemlet i en tidligere lov.

Avvikling av en havn

Departementet legger til grunn at det i visse tilfeller bør kunne gis tillatelse til avvikling av havnekapitalen etter søknad til statlig myndighet. Det legges videre til grunn at det bør være adgang til å stille vilkår for avvikling som sikrer at verdier som har tilhørt havnekapitalen, fortsatt disponeres for bruk i havner. Dette er svært viktig og regelverket må utformes slik at eierkommunen ikke har et kommuneøkonomisk incentiv til å legge ned havnen for å kunne legge havnekapitalen inn i bykassen for finansiering av kommunens øvrige aktiviteter.

Farvann og trafikksentralen

Det nye lovforslaget gjelder også regulering av farvannet og trafikksentralene. Endringene gjelder stort sett modernisering av gjeldende bestemmelser. Det er imidlertid et forhold av betydning for Oslo Havn KF som bør nevnes.

Vi har vår egen døgnbemannede trafikksentral og trafikksentralene foreslås å få utvidet myndighet til å gripe inn overfor fartøyer i nødsituasjoner. Skipet blir forpliktet til å følge ordre fra sentralen, i motsetning til i dag hvor sentralen er en rådgiver for skipet. Vi kan imidlertid ikke se at det er utredet hvilket økonomisk ansvar trafikksentralen kan få hvis det gis ordre som påfører skipet eller andre unødvendig skade. Vi er betenkt over å endre dagens ansvarsfordeling for dette.

Notat

**Til; Havnestyret
Havneadministrasjon**
**Fra; Arbeiderpartiets fraksjon i Havnestyret
Ved Erna Ansnes og Knut Roger Andersen**
Sak; Innspill til høring på havne-og farvannsloven
Dato; 22. mar.

Generelt

Arbeiderpartiets medlemmer i Havnestyret slutter seg i all hovedsak til Byrådets høringsuttalelse til ny havne-og farvannslov.

Vi vil også understreke følgende;

- Kommunen kan i utgangspunktet velge organisasjonsform av havnen, men departementet kan likevel bestemme at en nasjonalhavn skal organiseres som aksjeselskap eller interkommunalt selskap for å sikre forretningsmessig drift. Etter disse medlemmers oppfatning vil det være klare bedre forutsetninger for Oslo kommune å gjøre Oslo havn om til en ny organisering i et AS, og disse medlemmer forutsetter kommunalt heleid. Denne organisasjonsendringen vil gjøre det klarere for eierne (Oslo kommune) å ta ut aksjeutbytte.
- Med departementets føringer forutsetter disse medlemmer at Oslo havn skal fortsatt være en nasjonal havn. Tilknyttingen til Alnabruterminalen er viktig for å få en mest mulig effektiv og miljøvennlig håndtering av gods.
- Disse medlemmer mener det er uheldig av Byrådet å dra opp areal-og lokaliseringsdiskusjonen i sitt høringsforslag til havne-og farvannslovens høringsuttalelse. Vi kan ikke se at dette har relevans her.
- Disse medlemmer mener også at avgiftssystemet for tjenester over Oslo havn endres slik at man kan bygge på et forretningsmessig prinsipp; d.v.s. at det er lov å avtale priser direkte med kunden. Det skal kunne føre til økt lojalitet og mer forutsigbar drift av havnetjenestene.

Disse medlemmer forutsetter på linje med Byrådet at det blir ny høringsrunde fra Departementet på en rekke paragrafer i havne-og farvannsloven som ikke er avklart. Dette gjelder

§ 7.3
§ 7.4
§ 7.5
§ 7.6

Med hilsen
Arbeiderpartiets fraksjon i Havnestyret

Erna Ansnes/s/

Knut Roger Andersen/s/

Oslo Havn KF sine foreninger har følgende synspunkter til utkastet vedrørende ny havnelov og ønsker at følgende punkter tas med i høringsuttalelsen.

Det må gjennomføres en ny høring av lovforslaget etter at departementet har konkludert på de punkter man nå har valgt ikke å konkludere. Ved denne høringen må det gis en redegjørelse for lovforslagets forskriftshjemler og hvordan departementet tenker å bruke disse, slik at høringsinstansene kan danne seg et bilde av rettstilstanden etter at en ny lov eventuelt er trådt i kraft.

Vi mener at forskningsrapporten departementet har brukt som faglig grunnlag for flere av sine mest sentrale forslag er utdatert og feil. Bruken av rapporten har gitt departementet et feilaktig utgangspunkt for flere av de mest sentrale bestemmelsene som foreslås i det utsendte lovforslaget.

Vi mener norske havneavgifter er lave og havnene er effektive og fleksible. Vi er klar over at det alltid vil finnes rom for forbedringer, men har ingen tro på at det fremlagte lovforslaget vil bidra til forbedringer for havnebrukerne.

Vi trenger ingen nye lovregler om samarbeid mellom offentlige og private havneinteresser. Slik samarbeid kan etableres etter dagens bestemmelser og blir også etablert der man finner dette hensiktsmessig.

Vi mener at det bør være Regjeringen i Nasjonal Transportplan som står for den endelige utpekingen av nasjonale havner.

Før man kan ta standpunkt til den foreslåtte særbestemmelsen for nasjonale havner i § 7-2 burde vi få vite hvordan departementet har tenkt å utøve sin rolle som overordnet havnemyndighet i henhold til bestemmelsen.

Vi mener at departementet må gjennomgå de definisjoner som er inntatt i lovforslagets § 1-4 med sikte på å skape en større klarhet. Man bør her også eventuelt gi en skikkelig definisjon på begrepet "havnekapitalen".

Vi går imot forslaget om at det skal oppkreves et kostnadsrelatert farledsgebyr uten muligheter for å bruke dette farledsgebyret også til dekning av havnenes generelle administrasjonskostnader, fordi dette vil øke havnebrukernes kostnader for bruken av de offentlige havnefasilitetene.

Vi regner med at det vil være de kommunale og interkommunale havnevesen som får inntektene

fra farledsgebyret, dersom det skal være de kommunale/interkommunale havnevesener som skal ha ansvaret for farledene i havnedistriktene utenom hovedled og biled.

Vi er imot at det nå gjeldende systemet med kostnadsbaserte havneavgifter, brukerbetalt selyfinansiering og et forbud mot krysssubsidiert byttes ut med en fri markedsprising av havnens tjenester. Vi mener at en fri markedsprising av havnetjenester vil føre til vanskeligheter for sjøtransporten og problemer for mange lokalsamfunn som er avhengig av sine havner.

Vi tror at noen store og tunge havnebrukere vil utnytte sin sterke posisjon i et utilbørlig press mot havnene ved prisforhandlinger og oppnå fordeler andre brukere vil måtte betale for. En markedsprising av havnens tjenester fører til at havnebrukerne blir behandlet forskjellig. En markedsprising av havnens tjenester vil dessuten føre til mindre åpenhet om havnens økonomi, og mindre tillit hos havnebrukerne.

Vi mener at en markedsprising av havnens tjenester på sikt vil måtte føre til større kostnader for et flertall av brukerne. Vi mener at dagens avgiftssystem fungerer som en god begrunnelse for havnekassens særstilling. Denne særstilling må beholdes, og det vil derfor være galt å gå over til en markedsmessig prising av havnens tjenester. Det nå gjeldende havneavgiftssystemet bør i hovedsak beholdes slik det er i dag

Vi går mot den kommersialiseringen av havnevirksomheten det nye lovforslaget legger opp til. En slik kommersialisering vil ikke gi havnebrukerne en bedre eller rimeligere havnevirksomhet. Svært mye av det moderne havneforvaltninger arbeider med i dag har et islett av offentlig myndighetsutøvelse, og det har ingen hensikt i denne forbindelse å skille den offentlige myndighetsutøvelsen fra den forretningsmessige driften av havnen. Vi er uenige i at det gjøres endringer i havnekassens særstilling i den kommunale forvaltningen eller at man bestemmer seg for en oppmykning av de regler som beskytter havnekassens aktiva og reserverer bruken av disse for havneformål.

Vi er uenige i at man går over til en markedsmessig prising av havnetjenestene og vi er uenige i at man avskaffer eller gjør oppmykninger i de bestemmelser som gjelder havnekassens særstilling i den kommunale forvaltningen og reserveringen av havnekassens aktiva for havneformål. Dersom man beholder disse ordninger slik de er fastsatt i dagens lovgivning, ser vi heller ingen grunn til at det skal foretas noen endringer i de bestemmelser som gjelder organiseringen av eierskapet i havnene. Aksjeselskapsmodellen passer ikke for å organisere moderne havnevirksomhet.

Bente Lie, Marit Ottesen, Jan-Erik Nøttestad

Notat:

TIL: Oslo Havn KF

FRA: Ole Kristian Knapp

Uttalelse til utkast av ny Havne- og Farvannslov

Jeg vil gjerne opplyse at Dampskibsexpeditørernes Forening sender sin egen høringsuttalelse. Jeg syntes imidlertid at det foreslåtte utkast dekker mye av det foreningen vil uttale. Men jeg vil kort presisere følgende:

- **Vi er positivt enige i hva som uttrykkes om havnens rolle som infrastruktur på linje med veg og jernbane, og at det er de samfunnsøkonomiske hensyn som må forsterkes og ikke svekkes i et nytt lovverk.**
- **Vi er enige i at "havnekassen" videreføres som atskilt fra "kommunekassen".**
- **Vi mener at man kan ha fri prisgiving basert på selvkostprinsippet i havnen. Når det gjelder statlige utgifter burde det komme inn i loven at gebyrer til farled og los skal være kostnadsrelatert og ikke gjenstand for kryss subsidiering.**
- **Vi er positive til at lovverket skiller mellom nasjonalhavner og øvrige havner.**
- **Hvis havnen skal organiseres som aksjeselskap er det en forutsetning at departementet skal godkjenne selskapets formål og vedtekter. Det forutsettes en mer direkte styring med statlig representasjon i tillegg til approberte strategiplaner for havnen.**
- **Vi er prinsipielt i mot en havn organisert som aksjeselskap hvor det også gis mulighet til utdeling av utbytte, selv om denne adgangen skulle være begrenset.**

Vi er ellers helt enige i at det må gjennomføres en ny høring av lovutkastet etter at departementet har konkludert på denne høringsrunden.

Ole Kristian Knapp

Berge Ole Thomas

Fra: Barstad, Hilde [Hilde.Barstad@forsvarsbygg.no]

Sendt: 30. mars 2007 09:09

Til: Steffensen Anne Kjersti; Hamran Anne Sigrid; Berge Ole Thomas

Kopi: pal.atle.skjervengen@fondberg.no

Emne: Uttalelse til havnelov

ØBeklager at dette kommer litt sent.

Høyres medlemmer av styret slutter seg til Byrådets høringssuttalelse til ny havne-og farvannslov.

Jeg får ikke sendt mailen til alle. Systemet mitt stopper det.

God påske!

Mvh

Hilde Barstad

Hilde Barstad

Eiendomsdirektør

Mob: 97 50 22 46

www.forsvarsbygg.no