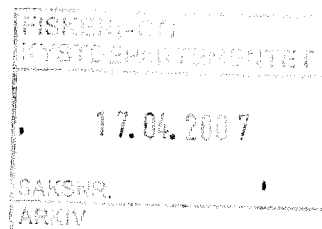




**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Fiskeri- og kystdepartementet

Postboks 8118 Dep
0032 OSLO



Deres ref
200601106-/TB

Vår ref
06/2216- OT

Dato
11.04.2007

Forslag til revidert lov om havner og farvann m.v. - høring

Vi viser til Fiskeri- og kystdepartementets brev av 21.12.2006 der det bes om høringsuttalelse til revidert lov om havner og farvann av 8. juni 1984 nr 51.

Samferdselsdepartementet vurderer det foreliggende forslaget til å være et viktig skritt i riktig retning til å utvikle havnene til effektive knutepunkt og omlastningsterminaler i en logistikkjede og i transportkorridorene, og gjøre sjøtransporten mer konkurransedyktig og dermed framstå som et reelt transportalternativ for næringslivet i tråd med politiske målsettinger. Blant annet kan den nye definisjonen av havnedistrikt kunne bidra til en mer effektiv havnestruktur ved en havn kan investere i andre havner. En overgang til alminnelig prising av havnens tjenester på bakgrunn av markedsforhold og betalingsvilje til erstatning for dagens regime med havneavgifter vil gi økt konkurranse og også bidra til mer en effektiv havnestruktur.

I brevet er det kort gjort rede for hovedinnholdet i lovforslaget og det bes spesielt om synspunkter på

1. Hvorvidt havnen bør ha en egen økonomi (havnekassee) atskilt fra kommunens øvrige økonomi slik som etter gjeldende lov, eller om kommunen bør organisere havnene som annen kommunal virksomhet.
2. Hvorvidt det skal gjelde en begrensning som innebærer at selskap som etablert med midler fra havnekassen, kun skal kunne ha offentlige eiere.

Ad spørsmål 1:

I Fiskeri- og kystdepartementets brev er ulike modeller drøftet for forvaltning og bruk av havnekassens midler. Lovutkastet bygger på en mellomløsning mellom gjeldende rett og avvikling av havnekassen. Ordningen med egen økonomiforvaltning av havnene videreføres med visse oppmykninger. Det kan åpnes blant annet for større kommersiell frihet til å

Postadresse:
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Kontoradresse:
Akersg. 59

Telefon
22 24 90 90 / 22248111
Org. nr.:
972 417 904

Plan- økonomi- og
administrasjonsavdelingen
Telefaks:
22 24 56 11

Saksbehandler:
Ole Tollefsen
22 24 83 14

disponere havnekassen og en viss adgang for kommunene til å ta utbytte fra virksomheten etter nødvendige avsetninger, noe som vil gi kommunene økonomisk incentiv til å utøve effektiv havnedrift samtidig som opparbeidede verdier fortsatt gis et lovmessig vern. Begrunnelsen for denne modellen er avveiningen mellom nasjonale hensyn og kommunalt selvstyre/helhetlig planlegging.

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet støtter forslaget om å videreføre ordningen med å holde inntekter fra tjenester og ytelser fra havnedrift atskilt fra kommunens øvrige økonomi.

Begrunnelsen for dette, som også FKD framhever, er at havnene er en viktig del av det nasjonale transportsystemet og skal fungere som knutepunkt og omlastningsterminaler i transportkorridorene og varekjedene. Det er med andre ord betydelige nasjonale interesser som skal ivaretas gjennom havnepolitikken. En videreføring av dagens økonomiforvaltning er et godt styringsverktøy for den nasjonale transportpolitikken og infrastrukturplanleggingen.

Også det faktum at havnenes infrastruktur og tjenesteyting fullt ut finansieres av sjøtransporten er et argument for at havnekassens midler fortsatt skal tilrettelegge for sjøtransport og effektiv havneutvikling. Havnene er en del av et kommersielt marked og havnekassa er et viktig virkemiddel til å sikre effektivitet og innovasjon i havnene. Et fortsatt skille mellom havnekasse og kommunekasse vil sikre at sjøtransporten ikke finansierer annen kommunal virksomhet, hvilket vil svekke sjøtransportens konkurranseevne i strid med politiske målsettinger.

Forslaget skal også medvirke til å sikre at kommunene ikke omdisponerer havneareal til andre formål. Samferdselsdepartementet mener det i denne forbindelse bør vurderes en åpning for å avvike fra dette prinsippet i særskilte tilfeller. Ikke minst i byområder kan en åpning være fornuftig fordi havneselskapene der ofte sitter på store eiendomsverdier, som kan sperre for en god by- og samfunnsutvikling i et mer helhetlig perspektiv.

Ad spørsmål 2

Når det gjelder eierskap i selskap etablert med havnekassen, har FKD i det foreliggende lovutkastet lagt vekt på offentlig kontroll og styring i havnene og skissert en modell hvor selskap som er etablert med havnekassen, skal være offentlig heleid. En slik begrensning i adgangen til privat (del)eierskap vil imidlertid være en særegen konstruksjon for havnesektoren, og en innstramning i forhold til gjeldende regelverk.

Det skisseres også et alternativ hvor det ikke legges noen begrensninger på eierskap til selskaper etablert med midler fra havnekassen. Dette alternativet ligger tett opp til eksisterende lovgivning. Ved en slik modell kan havnene privatiseres, og dersom det samtidig åpnes for kommunene til å disponere havnekassen, mister det offentlige i stor grad styringsmuligheten.

FKD har i lovutkastet presentert en mellomløsning, der det legges begrensninger på eierskapet til arealene i de offentlige havnene, men åpnes for ulike former for driftssamarbeid. Dette kan bety at private interessenter ikke kan investere i offentlige havneselskap hvor havneareal utgjør selskapets verdier. Tilsvarende vil det ikke være anledning for denne type offentlige havneselskap å investere i annen offentlig eller privat virksomhet. Ut over dette legges det

ikke begrensninger for offentlige havner og private aktører som ønsker å etablere og drive i fellesskap. Denne eierskapsmodellen kan både legge til rette for hensiktsmessig havnesamarbeid mellom offentlige og private aktører og ivareta behovet for offentlig styring og kontroll.

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet mener det kan være positivt å åpne for privat deleierskap. Ved å åpne opp for private investorer, vil en få lettere tilgang til kapital og markedsrelevant informasjon som vil være viktig for havnens utvikling. Dersom det blant investorene er havnebrukere, kan hensyn til ikke-diskriminering av brukere som ikke er med på eiersiden ivaretas gjennom tilpasninger i lovverket.

Havnene har ikke i tilstrekkelig grad maktet å tilpasse seg endringene i transportmarkedet. Det er behov for fornying som fører til konsentrasjon av godsstrømmene og mer konkurranse mellom havnene. Dette vil trolig gi lavere priser for brukerne, styrke sjøtransporten og således være i samsvar med målene for transportpolitikken.

Samferdselsdepartementet kan ikke se at privat deleierskap vil svekke det offentliges styringsmuligheter og gjøre det vanskeligere å ivareta nasjonale hensyn. Med inntil 49 pst. deleierskap vil styringsmulighetene bli om lag som i dag med styring gjennom havne- og farvannsloven. En har heller ikke i dag direkte styringsmuligheter i forhold til de kommunale havnene.

Videre har Samferdselsdepartementet følgende forslag til endring i foreliggende utkast (endring i kursiv):

§ 7-2 Nasjonale havner

I første ledd er det gjengitt noen momenter som skal vektlegges i vurderingen om en havn skal utpekes som nasjonal havn. Selv om det i merknadene til de enkelte paragrafene i loven er uttrykt at disse momentene ikke er ment å være uttømmende, bør etter Samferdselsdepartementets oppfatning også havnens tilknytning til det øvrige transportnettet nevnes i denne sammenheng. En forutsetning for at en nasjonalhavn skal kunne spille en sentral rolle i transportnettverket er god tilknytning til landverts infrastruktur. Dette kommer heller ikke tydelig fram i merknadene til lovutkastet. Vi foreslår derfor følgende endring i første ledd, andre setning (tekstendring er skrevet i kursiv):

”Ved vurderingen av om en havn skal utpekes som nasjonal havn skal det legges vekt på virksomheten i havnen og de havne- og transporttjenester som tilbys, herunder godsvolum, organisering og samarbeid med andre havner, *havnens tilknytning til øvrig transportinfrastruktur*, samt havnenes samfunnsmessige betydning.”

For øvrig viser vi til Vegdirektoratets høringsuttalelse gitt i brev av 19.1.2007 hvor det bes om at eventuelle økonomiske konsekvenser for statens kjøp av fergetjenester også tas med i vurderingen.

Med hilsen


Kjell Rosanoff e.f.


Ole Tollefsen