



Rederienes Landsforening

Det kongelige Fiskeri- og kystdepartement
Postmottak@fkd.dep.no

30. mars 2007

KOMMENTARER TIL FORSLAG OM NY LOV OM HAVNER OG FARVANN MV.

Innledning

Vi viser til høringsbrev av 21. desember 2006 (200601106/TB) om endringer i Lov om havner og farvann mv med høringsfrist 2. april 2007.

Rederienes Landsforening er en interesseorganisasjon for 40 rederier som er engasjert i innenriks sjøfart. Medlemsrederiene sysselsetter 5000 sjøfolk på 400 skip langs norskekysten og i fjordene. Blant medlemmene er det rederier som opererer ferger, hurtigbåter, lasteskip, slepefartøyer og hurtigruteskip som blir berørt av endringer i loven.

Viktig saker

Rederienes Landsforening er i denne sammenheng opptatt av tre forhold:

For det første må det legges til rette for sikker seilas langs kysten. Det krever godt merkede farleder og at fartøyene retter seg etter trafikksentralenes pålegg.

For det andre må det legges til rette for utviklingen av havnene slik at de blir effektive og kan understøtte gods og passasjertrafikk i konkurransen med andre transportformer.

For det tredje må det legges til rette for at havneavgiftene holdes på et akseptabelt nivå og at avgiften som skal betales i alle tilfeller ikke overstiger kostnaden til den aktuelle tjenesten som havnen leverer.

Generelt

For å nå det tverrpolitiske ønsket om å overføre mer gods fra vei til kjøll, må sjøtransportens konkurransevne i forhold til landtransport bedres. Utviklingen går imidlertid stadig i retning av at lastebiltransport tar gods på områder der sjøtransporten tidligere hadde en sterk posisjon. Avgiftsbelastning gjennom brukerfinansiering, der sjøtransporten selv finansierer infrastrukturkostnadene, er en forklaring på dette.

Organisering og drift av kystforvaltning og havner er i for liten grad tilpasset dagens krav til omstilling og effektivisering. Havnestrukturens sterke historiske rolle gjør det vanskelig å få til de helhetlige beslutningene som kreves for å gjøre sjøtransporten konkurransedyktig i dagens transportmarked:

- Havnestrukturen er i for liten grad tilpasset lasteeiernes behov, samtidig som effektiviteten i den enkelte havn har betydelig forbedringspotensial.
- Når sjøtransporten taper markedsandeler blir avgiftsbelastningen for de gjenværende aktørene enda større.

Så lenge enkelte havner har en tilnærmet monopolsituasjon overfor transportører og lasteiere, vil de ikke ha de rette insentiver til effektivisering.

Farvann

Forslaget til ny lov gir kommunene ansvaret for hele sitt sjøområde ut til territorialgrensen. Kystdirektoratet får ansvaret for å etablere og vedlikeholde hovedleder og bileder. Det medfører at kommunene skal ivareta andre behov i kommunens sjøområde som f.eks. kan være tilrettelegging for fritidsaktiviteter og kan bare ta seg betalt for de som bruker dette. Siden det er Statens vegvesen som tilrettelegger for innseilingen til fergeteminalene, kan kommunene ikke ta betalt for det. Vi mener dette er en god løsning fordi det medfører en sentral styring av infrastrukturen på sjøen og dermed en helhetlig utforming av kvaliteten på ledene.

For å sikre leden for alle brukerne, må det legges til rette for at ledene overvåkes og at trafikksentralene kan gi pålegg som kan følges opp med tvang. Forslaget gir trafikksentralene vide fullmakter til å kunne få gjennomført tiltak som de mener er påkrevd. Når tredjemanns erstatningskrav er garantert fra staten, gir det gode muligheter for å forebygge ulykker med tilhørende skadevirkninger. Vi mener dette er en god løsning fordi leden blir sikrere for alle brukerne, samtidig som myndighetene kan forebygge eventuell forurensning.

Forslagets § 3-6 gir departementet adgang til å opprette trafikksentraler og dermed også muligheten for å innkreve mer i kystgebyr. Det gir departementet adgang til å påføre sjøtransporten økte kostnader uten at det nødvendigvis fører til bedre sikkerhet. For å øke konkurranseevnen til norsk innenriksfart er det et større poeng å redusere antallet trafikksentraler og forenkle rapporteringsplikten.

Forslaget opprettholder hjemmel for departementet å gi forskrifter om kystgebyr. Avgiften skal gå til farledsutbedringer og drift av farledene. Avgiften skal med andre ord dekke vedlikehold av infrastruktur. Vi mener at kostnadene til sjøtransport kunne reduseres ved kostnadene til farledsutbedringer og drift av farledene dekkes over statsbudsjettet. Dette vil være mer i tråd med hvordan det praktiseres på land, der brukere at veiene ikke betaler for vedlikehold av infrastruktur.

Kommunen skal ha anledning til å kreve farledsgebyr for kostnader ved å tilrettelegge for sikkerhet og fremkommelighet i farledene. Siden det er Kystverket som skal etablere og vedlikeholde farledene, bør dette kunne begrenses til et minimum i forhold til nyttetrafikken.

At departementet skal utforme en forskriftsmal for kommunenes farledsgebyr mener vi er en god løsning. Det er viktig at regleverket blir likt langs kysten og at kommunene ikke selv bestemmer hvilke kostnader de skal ha dekket.

Havnene

Organisering

Forslaget tar ikke stilling til eierskapet til havnen. En mulighet er at private aktører går inn på eiersiden av driften av havnen og at kommunen kan skyte inn midler fra havnekassen som egenkapital. Eierskapet til havnearealene skal fremdeles ligge hos kommunen. Det gir også muligheten for at brukerne kan komme inn på eiersiden og kunne påvirke utviklingen av havnen. Vi mener at en slik organisering sikrer en eierskapsstruktur som ønsker en videreutvikling av havnene slik at de blir tilpasset kundene, samtidig som fellesskapets interesser blir ivaretatt.

Ledelse

Forslaget gir staten muligheter for styring av nasjonale havner, ved at havnens strategiplaner skal godkjennes av departementet. Videre legges det opp til at større endringer vil bli regulert av forvaltningen ved bruk av virkemidlene i Plan og bygningsloven. Staten kan på den måten bidra til at nasjonale interesser blir ivaretatt, og at annen planlegging, f eks av infrastruktur for å koble havnene bedre sammen med vei- og jernbanenettet, ivaretar helhetstenkingen. Vi mener forslaget vil føre til mer effektive og nyttige havner som kan bidra til at mer gods blir fraktet sjøveien.

Finansiering av havnen

Forslaget gir havnen adgang til å fastsette pristariff for utførte tjenester i havnen. Tidligere har havnene begrunnet sine priser ved å vise til kostnader for den aktuelle tjenesten og fordeling av disse blant brukerne. Forslaget gir havnene en mulighet til å prise etter markedet. I de tilfeller at markedet ikke er i konkurranse blir fri prisfastsettelse illusorisk. Nasjonale interesser og politiske intensjoner må veie tyngre enn behovet for at havnene selv skal kunne sette prisen på sine tjenester. F eks blir det konkurransevridninger når hurtigbåtene må betale avgifter for infrastruktur i havnene, mens fylkeskommunen dekker infrastrukturbehovet for bussene. Vi foreslår derfor at departementet gis adgang til å kunne fastsette et tak eller lage en utregningsmodell for utvalgte brukere av havnen i mønsterforskriften for havnereglementet som departementet skal utarbeide.

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.

Om hurtigruten

Hurtigruten går fra Bergen i sør til Kirkenes i nord og anløper to ganger daglig totalt 34 havner langs norskekysten. Etter krav fra ESA er avtalen om drift av ruten mellom Bergen og Kirkenes konkurranseutsatt, og Hurtigruten Group ASA (HRG) inngikk en åtteårig driftsavtale med Samferdselsdepartementet. I avtalen inngår en forpliktelse til å ha et tilnærmet fast rutemønster. Samlet kostnad til havneavgifter på de 34 havnene utgjør ca kr 94 mill pr år. Kontrakten gir ingen muligheter for rederiet til å velte økte kostnader ved havneanløp over på oppdragsgiver. Inntektene fra HRG

utgjør en stor del av havnens inntekter, særlig de mindre havnene. 30 % av de havnene som anløpes henter mellom 60 og 90 % av inntektene fra HRG. Det er liten mulighet for HRG å velge hvilken havn de skal anløpe. Dette gir HRG en dårlig forhandlingsposisjon når havnene fastlegger prisen på havnens tjenester, selv om de er en stor kunde av havnene.

Forslaget åpner opp for fri prisfastsettelse av havnenes tjenester. Dette medfører ingen endret situasjon i forhold til havnenes adgang til å bestemme prisen i et lite konkurranseutsatt område. Det må derfor legges til rette for en prismekanisme som muliggjør en prising av tjenesten innenfor en rimelig grense. Vi mener at departementet skal gis adgang til å sette tak for hvor mye som er rimelig for havnene å ta betalt for utvalgte tjenester.

Avslutning

Forslaget til ny lov om havner og farvann mv er en fullmaktslov der departementet får vide fullmakter til å fastsette forskrifter. Vi anmoder derfor om at departementet legger opp til en utstrakt kontakt med brukere og andre interessenter av havnen i det videre arbeidet, slik at disse kan bidra med innspill for å gjøre forskriftene best mulig.

Vennlig hilsen
Rederienes Landsforening



Klaus Værnø
Assisterende direktør