

Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Vår dato: 15.06.2018
Deres dato: 13.03.2018
Vår referanse: KB
Deres referanse: 18/562

Høringsvar NOU 2018:4 Sjøveien videre – Forslag til ny havne- og farvannslav

NHO Logistikk og Transport representerer transportører, speditører og havneterminaloperatører, som alle er brukere av norske havner. Havnene er en sentral del av sjøtransportens infrastruktur og viktige ledd i logistikkjedene, som knutepunkter mellom land- og sjøbaserte transporttjenester. Havnene har også stor betydning for næringsvekst og regional utvikling. Effektive og profesjonelle havner som tilbyr konkurransedyktige tjenester er helt nødvendig for sjøtransportens konkurransekraft. For å lykkes med målet om å overføre gods fra vei til sjø, er priseffektive knutepunkter der sjø-, vei- og banetransport møtes en forutsetning.

Vi har kommentarer knyttet til fire elementer i den foreslåtte loven: forvaltning av havnekapitalen, endringen i ansvar for farvann, vederlag og mottakspunkt.

Havnekapital

NHO Logistikk og Transports utgangspunkt er at flertallets forslag bør utredes på en bredere basis før det vedtas nye regler på dette området. Vi ber departementet vurdere om økonomiske og administrative konsekvenser av havnekapitalforslaget er utredet i samsvar med utredningsinstruksens krav.

Vi er bekymret for hva en liberalisering av havnekapitalen vil kunne bety for brukerne av havnen, som langsiktig har investert i havnene. Havnekapitalen med alle finansielle verdier er hovedsakelig bygget opp av brukerbetaling. Når målet er å overføre transport fra vei til sjø, synes det uheldig å legge opp at ressurser som i dag er avsatt til å styrke og utvikle havnene kan fjernes. Havnene må, som alle andre transportnæringer, effektiviseres og utvikles, noe som medfører økte kostnader til investeringer. Frigivelse av havnekapitalen kan svekke den langsiktige utviklingen av havnene og bidra til økte avgifter og vederlag i havn. En full liberalisering av havnekapitalen vil dermed kunne føre til en svekkelse av havnenes konkurranseposisjon, og dermed større vanskeligheter med å nå målet om godsoverføring.

Samtidig ser vi at dagens regler har noen svakheter og det er vanskelig å dokumentere hvordan dagens havnekapitalregler virker inn på effektiviteten og prisnivået i havnene. Selv med beskyttelse av havnekapitalen har vi i enkelte havner sett sterkt økende priser. Vi støtter intensjonen i forslaget om en oppmykning av dagens regler. Vi vil imidlertid påpeke at det ikke må åpnes for utbytter som går på bekostning av sjøtransporten, fordi dette ikke vil ivareta lovens formål. Lovforslaget gir ikke kommunene fri adgang til å ta ut kapital, den respektive havn har fortsatt rett til å begrense uttak og sette av tilstrekkelige midler til drift og utvikling. Lovforslaget forutsetter imidlertid at lokale eiere har lojalitet til de nasjonale målsettingene i loven. Vi er usikre på om dette alltid vil være tilfellet, og mener derfor det kan være behov for en statlig plan eller strategi for nasjonal havnestruktur.



Lovforslaget åpner for skjønnsmessige vurderinger i forhold til hva som er tilstrekkelig for å sikre forsvarlig drift, vedlikehold og utvikling. NHO Logistikk og Transport vil i den forbindelse understreke at adgangen til å føre statlig tilsyn med de kommunale havnene er vid, og at adgangen til å føre tilsyn med havnens økonomiforvaltning må benyttes aktivt. Etter § 33 andre ledd i lovforslaget, gjelder dette også forvaltning av havnekapitalen. I tillegg til at departementet fører tilsyn, foreslår vi at kommuner som ønsker å ta ut utbytte gir departementet melding om dette gjennom en varslingsplikt. Vi foreslår at en slik varslingsplikt blir en del av §29.

Endring i ansvar for farvannet

NHO Logistikk og Transport støtter utvalgets forslag om å endre ansvar og myndighet for sikkerhet og framkommelighet i farvannet, slik at det som hovedregel legges til staten ved Kystverket. Som en konsekvens av dette forslaget vil grunnlaget for den kommunale anløpsavgiften bortfalle, vi støtter derfor også forslaget om å fjerne denne avgiften.

Vederlag

Prisene i havnene bør ikke være høyere enn nødvendig for å dekke drift, vedlikehold og investeringer. Prissettingen bør videre skje på en rettferdig måte og havnene må være konkurranseeffektive for at sjøtransporten ikke skal svekkes sammenlignet med andre transportformer.

EUs havneforordning må gjøres gjeldende for alle norske havner. Havneforordningen har blant annet bestemmelser om fastsetting av vederlag for havnetjenester og vederlag for bruk av havneinfrastruktur, i tillegg til bestemmelser om tilsyn/klagemyndighet som skal være uavhengig av eier av havnen. Forordningen vil bidra til større åpenhet og brukerinvolvering rundt fastsettelse av vederlag i havner og til likestilte konkurranseforhold havnene imellom.

I tillegg til at EUs havneforordning gjøres gjeldende, bør det som en oppfølging av lovarbeidet med Havne- og farvannsloven, iverksettes en helhetlig gjennomgang av avgifter, gebyrer og vederlag for sjøtransporten. Sjøtransporten er i større grad enn vei- og banetransporten brukerfinansiert og har i tillegg et stort antall vederlag, gebyrer og vederlag å forholde seg til. Det er derfor et stort behov for å forenkle dagens system for å øke konkurransekraften.

Mottaksplikten

Utvalgets flertall foreslår å fjerne mottaksplikten. Dagens bestemmelse fastslår en prinsipiell rett til å anløpe havner og havneterminaler. Regelen skal fremme konkurranse innen sjøtransporten og sikre stabil, forutsigbar og ikke-diskriminerende tilgang til havnene, NHO Logistikk og Transport mener derfor den bør videreføres i ny lov.

Vennlig hilsen

NHO Logistikk og Transport

Karoline Bjørklund
Fagsjef næringspolitikk