

Alþingi
Erindi nr. P 127/1193
komudagur 13.3.2002

Akraneskaupstaður

GG/rp
Skj. 000.2/AK9097



Nefndasvið Alþingis,
Austurstræti 8-10,
150 REYKJAVÍK.

Efni: Umsögn hafnarstjórnar Akraness um frumvarp til hafnarlaga.

Á fundi hafnarstjórnar Akraness, sem haldinn var þann 6. mars sl., var m.a. fjallað um frumvarp til hafnarlaga. Eftirfarandi samþykkt var gerð:

“Hafnarstjórn Akraness fagnar því að frumvarp til hafnarlaga hafi verið lagt fram á Alþingi en í því er að finna ýmis ákvæði sem eru til framfara við rekstur hafna í landinu. Hafnarstjórn tekur hins vegar undir umsögn Hafnarsambands sveitarfélaga um frumvarpið, sem samþykkt var á aukafundi sambandsins þann 1. mars s.l. Að auki vill hafnarstjórn gera sérstakar athugasemdir við 17. og 21. grein frumvarpsins. Varðandi 17. greinina telur hafnarstjórn að taka þurfi greinina til endurskoðunar þannig að hún tryggi nauðsynlegan sveigjanleika í álagningu gjalda til að standa undir rekstri og framkvæmdum. Þá telur hafnarstjórn nauðsynlegt að ákvæði 21. greinar varðandi móttökuskyldu verði breytt og skilgreint nánar hvað í móttökuskyldunni felst. Slík skylda má ekki leiða til hagsmunaárekstra vegna samninga sem hafnir hafa gert við einstaka aðila um notkun. Einnig er nauðsynlegt að tryggja höfnunum raunhæf úrræði gagnvart skipum sem hætta er á að dagi uppi í höfnum landsins.“

Framangreindri umsögn er hér með komið á framfæri.

Akranesi, 8. mars 2002.

Virðingarfyllt,

Gísli Gíslason, hafnarstjóri

Alþingi
Erindi nr. P 127/875
komudagur 25.2.2002

Akraneskaupstaður

JPP/rþ
Skj. 000.2/AK8876



Nefndasvið Alþingis,
Austurstræti 8-10,
150 REYKJAVÍK.

Á fundi bæjarráðs Akraness, sem haldinn var þann 21. febrúar 2002, var m.a. fjallað um bréf samgöngunefndar Alþingis, dags. 19.2.2002, þar sem sent er til umsagnar frumvarp til hafnalaga, 386. mál, heildarlög.

Samþykkt var að vísa erindinu til afgreiðslu hafnarstjórnar.

Það tilkynnist hér með.

Akranesi, 21. febrúar 2002.

Virðingarfyllst,

Jón Pálmi Pálsson, bæjarritari

Samrit: Hafnarstjórn Akraness.



Alþingi
Erindi nr. P 127/946
komudagur 28.2.2002

Alþingi
vt. Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík.

Reykjavík, 26. febrúar 2002

1.01-4

Efni: Frumvarp til hafnalaga, 386. mál, heildarlög.

Ég vísa til bréfs yðar dags. 19. febrúar 2002 varðandi umsögn um frumvarp til laga um hafnalög, 386. mál, heildarlög. Það tilkynnist að Almannavarnir ríkisins gera engar athugasemdir.

Virðingarfyllst,

Sigríður H. Sverrisdóttir
sviðsstjóri rekstrarsviðs
Almannavarnir ríkisins

BANDALAG STARFSMANNA RÍKIS OG BÆJA



Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8 - 10
150 Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. Þ 127/1557
komudagur 2.4.2002

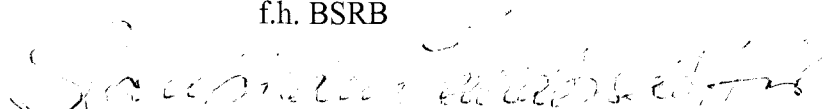
Reykjavík, 26. mars 2002

BSRB hefur borist til umsagnar frumvarp til hafnalaga, 386. mál, heildarlög.

BSRB telur að samgöngukerfið eigi að vera í eigu landsmanna og lúta stjórn ríkis eða sveitarfélaga. Með frumvarpinu er opnað fyrir að hafnir landsins verði gerðar að hlutafélögum og einkavæddar.

BSRB leggst eindregið gegn lagabreytingu í þessa veru og telja samtökin að einkavæðing samgöngukerfisins muni leiða til aukins kostnaðar fyrir notendur. Vandséð er hvað vakir fyrir stjórnvöldum annað en að greiða götu fjárfesta til að hagnast. Varðandi möguleika til að sameina hafnir undir einn hatt má benda á að byggðasamlög eða sameignarfélög væru kostir sem vert væri að íhuga.

f.h. BSRB


Svanhildur Halldórsdóttir

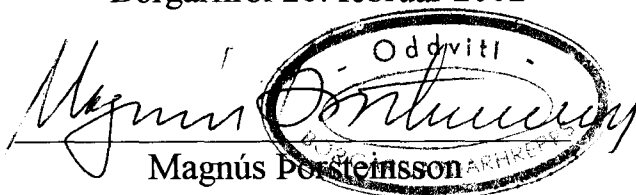
ÚTSKRIFT

Á fundi hreppsnefndar Borgarfjarðarhrepps
25. febrúar 2002 var gerð svofelld bókun:

5. Hafnalagafrumvarp:

Frumvarp til nýrra hafnalaga hefur borist hreppsnefnd til umsagnar og boðað er til aukafundar Hafnasambands sveitarfélaga um frumvarpið næstkomandi föstudag. Hreppsnefndin gerir ekki athugasemdir við frumvarpið í heild. Nefndin telur að allvel sé séð fyrir hlut minnstu hafnanna og leggur áherslu á að það breytist ekki í meðförum þingsins.

Útskrift staðfest
Borgarfirði 26. febrúar 2002


Magnús Þorsteinsson



Bygðastofnun

Próunarsvið

Alþingi
Erindi nr. P 127/1072
komudagur 8.3.2002

Dagsetning 5.3.2002

Samgöngunefnd Alþingis
Alþingishúsinu við Austurvöll
150 Reykjavík

Samgöngunefnd Alþingis hefur óskað eftir umsögn Bygðastofnunar um frumvarp til hafnalaga, 386. mál.

Hlutverk Bygðastofnunar er að vinna að eflingu byggðar og atvinnulífs á landsbyggðinni og miðast eftirfarandi umsögn við áhrif frumvarpsins á þá þætti. Tekið er fram að ekki hefur verið fjallað um umsögnina í stjórn stofnunarinnar.

Hafnir eru með mikilvægustu mannvirkjum í mörgum byggðarlögum og því nauðsynlegt að rekstur þeirra sé í traustum farvegi og jafnframt að hann fylgi ákvæðum samkeppnislaga. Rekstrarforsendur hafna í mörgum minni sjávarbyggðum eru hins vegar veikar, en framtíð þeirra er betur tryggð en í núgildandi lögum, samkvæmt athugasemdum sem fylgja frumvarpinu. Sveigjanleiki varðandi rekstrarform, t.d. að hafnir geti verið hlutafélög, á að geta skapað möguleika á útfærslum í samræmi við þarfir á hverjum stað.

Virðingarfyllst

Dr. Bjarki Jóhannesson
forstöðumaður Próunarsviðs
Bygðastofnunar

Guðmundur Guðmundsson
ráðgjafi á Próunarsviði Bygðastofnunar

11. mars 2002

HHO/AAG/41-02

Nefndasvið Alþingis
Samgöngunefnd
Ágúst Geir Ágústsson
Austurstræti 8-10

150 REYKJAVÍK

Umsögn um frumvarp til hafnalaga

Með vísan til bréfs Samgöngunefndar dags. 19. febrúar 2002 viljum við koma á framfæri eftirfarandi umsögn um frumvarpsdrögin.

Til þessa hefur það verið reynsla Eimskipafélagsins að ýmsar hafnir hafa notað sér heimildir til gjaldtöku sem skattheimtu. Þetta er gert með þeim hætti, að hafnir hafa gert útgerðum að þiggja og greiða fyrir þjónustu, óháð því hvort viðkomandi útgerðum er einhver nauðsyn á slíkri þjónustu og jafnvel án tillits til þess, hvort þjónustan er veitt.

Sem dæmi hér um má nefna:

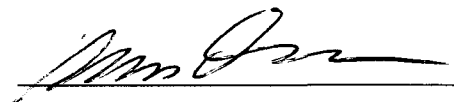
- Festargjöld, en Eimskipafélagið hefur víðast hvar eigin starfsmenn sem geta sinnt því að binda og losa skip félagsins.
- Sorpgjöld, sem dæmi eru um að séu innheimt þótt skipin skili ekki af sér neinu sorpi í viðkomandi höfnum.
- Hafnsögugjöld, en þrátt fyrir heimildir til að veita kunnugum skipstjórum undanþágu frá hafnsöguskyldu hafa sumar hafnir verið tregar til þess.

Fleiri dæmi væri hægt að nefna, en þessi skulu látin duga að sinni.

Við leggjum því áherslu á að orðalagi verði breytt í frumvarpinu þannig að skýrt komi fram, annars vegar að því aðeins sé heimil gjaldtaka að viðkomandi þjónusta sé innt af hendi og hins vegar að ekki sé skylt að þiggja þjónustu sem viðkomandi getur annast sjálfur án þess að valda öðrum hættu.

Virðingarfyllt

HF. EIMSKIPAFÉLAG ÍSLANDS



Höskuldur H. Ólafsson

Alþingi
Erindi nr. Þ 127/ 1527
komudagur 26.3.2002

EYÞING – Samband sveitarfélaga í Eyjafirði og Þingeyjarsýslum –
Strandgötu 29; 600 Akureyri; Sími 461-2733; kt. 561192-2199; Netfang eything@est.is

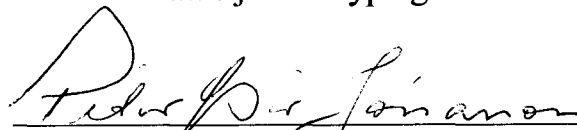
Akureyri 26. mars 2002

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8 - 10
150 Reykjavík

Stjórn Eyþings hefur fengið til umsagnar frá samgöngunefnd Alþingis frumvarp til hafnalaga, 386. mál. Stjórnin samþykkti eftirfarandi bókun:

Stjórnin vísar til og tekur undir umsagnir Sambands ísl. sveitarfélaga og stjórnar Hafnasambands sveitarfélaga um frumvarpið.

f.h. stjórnar Eyþings


Pétur Þór Jónasson
framkv.stjóri



FFSÍ

FARMANNA- OG FISKIMANNASAMBAND ÍSLANDS

Borgartúni 18 - 105 Reykjavík - Sími 562 9933 - Fax 562 9934

Alþingi

Erindi nr. P 127/1399

komudagur 21.3.2002

Nefndasvið Alþingis,
Samgöngunefnd,
Austurstræti 8-10,
105 Reykjavík.

Reykjavík 20.mars 2002

Efni: Umsógn um frumvarp til hafnarlaga.

Eftir skoðun og umræður um frumvarpið vill FFSÍ leyfa sér að vísa til afstöðu Hafnarsamlags Sveitarfélaga VIII. Kafa frá 1.mars 2002. Afstaða FFSÍ er í öllum meginatriðum samhljóða þeim áherslum sem fram koma í umsögn Hafnarsambands Sveitarfélaga.

Virðingarfyllt,
F. h. Farmanna og Fiskimannasambands Íslands

Arni Bjarnason, forseti

Grindavíkurbær

Alþingi

Erindi nr. P 127/950

komudagur 1. 3. 2002



Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík.

28.02.02

EFNI: UMSÖGN UM FRUMVARP TIL HAFNALAGA.

Fjallað var um málið á fundi bæjarráðs Grindavíkur í gær 27/2/02. Bæjarstjóra var falið að senda eftirfarandi umsögn:

Samgönguráðherra hefur mælt fyrir á Alþingi frumvarpi til nýrra hafnalaga. Að mörgu leyti er nauðsynlegt að setja höfnum landsins nýjan lagaramma sem skilgreinir starfsumhverfi þeirra í dag og skyldur þeirra og hlutverk í samgöngukerfi landsins og tryggir tekjuöflun hafnanna í samræmi við skyldurnar. Drög að þessu frumvarpi hafa verið til umræðu á þremur Hafnasambandsþingum nú síðast í Fjarðabyggð 5. og 6. október s.l.

Meginmarkmið með lagasetningunni virðist vera að koma á samkeppnisumhverfi í rekstri hafna. Annarsvegar vegna stefnumörkunar innan ESB og hinsvegar vegna álits um að samræmd gjaldskrá hafna striði gegn markmiðum samkeppnislaga.

Ýmis nýmæli eru í frumvarpinu. Að okkar mati eru helstu breytingar samkvæmt frumvarpinu þær að samræmd gjaldskrá verður afnumin og ríkisframlög verða felld niður nema til viðhaldsdýpkana innan hafna og til viðhalds ytri skjólgarða enda stækki hafnir ekki við það.

Grindavíkurhöfn er þriðja stærsta fiskihöfn landsins miðað við landaðan afla og í 9. sæti miðað við heildartekjur (tölur ársins 2000). Í athugasemdum þessum er hún tekin sem viðmið en ljóst er að það sama er upp á teningnum hjá mörgum öðrum höfnum á landinu.

Afnám samræmdrar gjaldskrár og niðurfelling ríkispáttöku í framkvæmdum eru breytingar sem hafa afdrifarik áhrif á Grindavíkurhöfn. Höfnin er nú þegar skuldsett vegna eldri og yfirstandandi framkvæmda. Höfnin þarfnast frekari stækkunar, bæði í viðleguþlassi og dýpkun innan hafnar, til þess að geta veitt heimaflotanum fullnægjandi þjónustu. Samkeppnisaðstaða hafnarinnar, gagnvart öðrum höfnum, skekkist því verulega nái framangreindar breytingar fram að ganga. Hið nýja frumvarp gerir ráð fyrir að hafnir bæti sér upp missi ríkisframlaga með sjálfsákvörðunarrétti um gjaldskrá. Er þá fyrst og fremst þorft til hækkunar á aflagjaldi. Samkeppnissvigrúm Grindavíkurhafnar í aflagjaldinu er nánast ekkert þar sem höfnin tekur 59 % af tekjum inn í formi aflagjalds (sjá meðf. lista). Það sjá allir sanngjarnir menn að samkeppnisstaða Grindavíkur er engin gagnvart t.d. Hafnasamlagi Suðurnesja með 14 % og Hafnarfirði með 16 %. Við í Grindavík kippum okkur ekki upp við samkeppni. En við viljum fá að keppa á jafnréttisgrundvelli. Þrátt fyrir að framkvæmdir við nýja innsiglingu hafi nú þegar skilað hafnarsjóði verulegum tekjuauka, virðist þessi breytta samkeppnisstaða kippa rekstrargrundvellingnum undan hafnarsjóði Grindavíkur.

Ef hugsunin er að tryggja jafna samkeppnisstöðu hafna innbyrðis með því að gera höfnum skylt að aðskilja rekstur einstakra þátta t.d. fiskihafnar, vöruhafnar, lyftarþjónustu o.s.frv. o.s.frv. þá er eðlilegt að útfærsla á því liggi fyrir við afgreiðslu frumvarpsins. Eðlilegt hlýtur að teljast að ákvæði um slíka útfærslu komi inn í frumvarpið

Með tilvísun til þess sem að framan segir teljum við að það sé mjög vandasant verk að hverfa frá samræmdri gjaldskrá hafna og sá aðlögunartími sem frumvarpið geri ráð fyrir sé alltof skammur.

Frá því fyrst var farið að tala um kerfisbreytingu í rekstri hafna hefur verið lögð áhersla á það m.a. í ályktunum Hafnasambandsþings að gera sérstakar ráðstafanir vegna hafna sem búa við erfiðar aðstæður frá náttúrunnar hendi. Í frumvarpinu sem nú liggur fyrir er hvergi nærri nóg að gert í þeim

efnum og ekkert sem kæmi höfnum á borð við Grindavikurhöfn til góða. Þó er Grindavik með erfiðari höfnum landsins frá náttúrunnar hendi.

Við leggjum þunga áherslu á að fyrir liggi, áður en ný lög eru samþykkt, mat á því hvaða áhrif fyrirhugaðar breytingar muni hafa á einstakar hafnir og flokka hafna, eftir stærð, starfsemi, náttúrulegum aðstæðum og landfræðilegri legu. Einungis þannig er hægt að tryggja það markmið laganna sbr. ræðu samgönguráðherra á Alþingi: “að tryggja hagsmuni sjávarbyggðanna ekki sist en einnig ýta undir samkeppni og eðlilega viðskiptahætti í mesta þéttbýlinu þar sem margar hafnir eru og geta verið í samkeppni”. Tekið skal heilshugar undir þau orð ráðherra að: “við Íslendingar þurfum á því að halda og eigum mikið undir því að menn geti sótt sjóinn, nýtt auðlindir sjávar frá vel uppbyggðum og vel búnum höfnum sem hafa tekjur til þess að þróa starfsemi sína í takt við þróun íslenska flotans”.

Þessu er hér með komið á framfæri.

Með bestu kveðju

A circular stamp containing a handwritten signature in cursive script that reads "Einar Malm". The stamp has a decorative border and some faint text around the signature.

Hjál.: Töflur um aflamagn og aflagjald.

Samgöngunefnd Alþingis,
Austurstræti 8-10,
150 REYKJAVÍK.

Efni: Umsögn stjórnar Grundartangahafnar um frumvarp til hafnarlaga.

Á fundi stjórnar Grundartangahafnar, sem haldinn var þann 8. mars 2002, var m.a. fjallað um frumvarp til hafnarlaga. Eftirfarandi samþykkt var gerð:

Stjórn Grundartangahafnar fagnar því að lagt hafi verið fram frumvarp að nýjum hafnalögum, en í því eru ýmis nýmæli sem eru til bóta varðandi rekstur hafna. Stjórnin tekur undir umsögn sem samþykkt var á auakfundi Hafnarsambands sveitarfélaga þann 1. mars s.l. Að auki telur stjórnin nauðsynlegt að hugað sé að eftirfarandi atriðum:

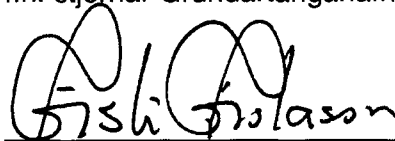
- Nauðsynlegt er að skilgreina betur ákvæði frumvarpsins varðandi móttökuskyldu hafna.
- Skilgreina þarf betur ákvæði frumvarpsins um heimildir hafna til álagningu gjalda þannig að ákvæði hamli ekki nauðsynlegri tekjuöflun.
- Varðandi heimildir til að reka hafnir sem hlutafélög er nauðsynlegt að huga að skattlagningu slíkra fyrirtækja og stöðu þeirra gagnvart öðrum höfnum með tilliti til samkeppni. Er m.a. bent á ákvæði dönsku hafnalaganna í þessu efni.

Framangreindri umsögn er hér með komið á framfæri.

Akranesi, 8. mars 2002.

Virðingarfyllst,

f.h. stjórnar Grundartangahafnar:



Gísli Gíslason, hafnarstjóri

Alþingi
Erindi nr. Þ 127 / 1120
komudagur 8.3.2002



HAFNARFJARÐARHÖFN
PORT OF HAFNARFJÖRÐUR

Hafnarfirði 6. mars 2002

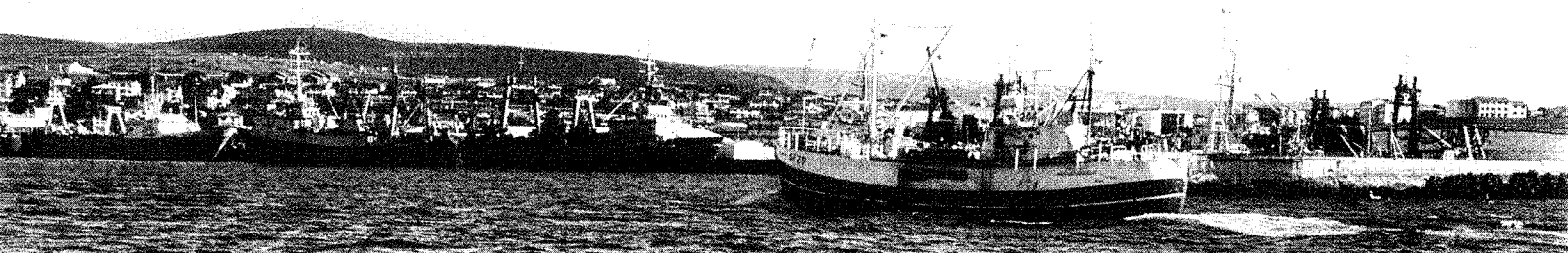
Nefndarsvið Alþingis
Austurstræti 8 – 10
150 Reykjavík

Berist samgöngunefnd.

Meðfylgjandi er umsögn hafnarstjórnar Hafnarfjarðar um frumvarp til hafnalaga, 386. mál, heildarlög.

Virðingarfyllst, fyrir hönd hafnarstjórnar.

Már Sveinbjörnsson, framkvæmdastjóri





6. mars 2002

Samgöngunefnd Alþingis.
Alþingi
150 Reykjavík

Efni: Umsögn um frumvarp til hafnalaga, lagt fram á Alþingi 7. 2. 2002.

Úr fundargerð hafnarstjórnar Hafnarfjarðar 6. mars 2002.

Lagt fram bréf samgöngunefndar Alþingis, dagsett 19. febrúar 2002, undirritað Ágúst Geir Ágústsson, nefndarritari, þar sem samgöngunefnd óskar umsagnar hafnarstjórnar um frumvarp til hafnalaga, lagt fram á Alþingi 7. febrúar 2002.

“Hafnarstjórn leggur áherslu á, að setning nýrra hafnalaga sé tækifæri til þess að skapa höfnum möguleika á að laga sig að almennu rekstrarfyrirkomulagi fyrirtækja á samkeppnismarkaði. Ný hafnalög verði þannig grunnur að framförum til nýsköpunar og hagræðingar í hafnarekstri.

Skilgreiningar og orðskýringar verði einfaldar og opnar og skal þar litið til umsagnar Hafnasambands sveitarfélaga um frumvarpið.

Í lögunum verði ekki tíundað hvaða tekjustofna höfnunum er heimilt að nýta og alls ekki til hvaða verkefna hver tekjustofn skal renna.

Í samkeppnisrekstri er slíkt aðeins höft á eðlilega rekstrarþróun og alls ekki vernd til gjaldtöku.

Allur hafnarekstur verði virðisaukaskattsskyldur án undantekninga. Ef nást á hagræðing í rekstri verður sjálf þjónusta hafnanna einnig að vera virðisaukaskattsskyld. Mikilvægt er að ekki verði krafist virðisaukaskatts af þjónustu hafnanna við erlend skip, frekar en af annarri þjónustu við þau.


Hafnir í einkarekstri og hafnir með sjálfstjórn í eigu sveitarfélaga verði reknar í sama rekstrarumhverfi, þannig að eigendur verði ekki þvingaðir í það rekstrarform, sem samkeppnishafnir velja, heldur sitji við sama borð. Nægir að líta til Danmerkur til að sjá þetta fara vel saman.

Móttökuskylda hafna í lögum er veruleg skuldbinding. Hætt er við að hafnir eigi erfiðara með að velja sér viðskiptavini og sitji frekar uppi með óreiðuskip en ella. Til þess að réttlæta móttökuskyldu þarf löggjafinn að tryggja haldbær úrræði, svo sem:

1. Tekjur hafnanna af veittri aðstöðu og þjónustu við skipin verði varðar lögveði í að minnsta kosti tvö ár, eins og núverandi hafnalög kveða á um.
2. Setja þarf í lög eða reglugerðir ákvæði, sem skylda eigendur skipa, til að farga þeim á viðurkenndan hátt. Þetta er hægt meðal annars með því að skylda skipseigendur til þess að hafa í gildi tryggingar fyrir förgun skipa, ef eigendur gera það ekki sjálfir að afloknum líftíma skipanna.

Það að geta krafist tryggingar af eigendum skipa við komu þeirra er haldlitið, nema í undantekningartilfellum. Allflest skip koma til hafnar í frómum tilgangi, svo sem að losa eða lesta vörur og afurðir, til viðgerða eða annarrar venjulegrar þjónustu. Það er ekki fyrr en síðar, sem eigendur eða umsjónarmenn hætta að hugsa um skipin, yfirgefa þau og skilja þau eftir sem óreiðuskip”.

Fyrir hönd hafnarstjórnar Hafnarfjarðar.


Már Sveinbjörnsson, framkvæmdastjóri

HAFNASAMBAND SVEITARFÉLAGA

Hafnasamband Sveitarfélaga í Reykjavík, Hafnasambandsvegur 11, 101 Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. Þ 127/1136
komudagur 12.3.2002

Samgöngunefnd Alþingis
Alþingi v/ Austurvöll
150 Reykjavík

Reykjavík 11. mars 2002

Ha 026/2002 ÁPS/BLB

Efni: Umsögn um frumvarp til nýrra hafnalaga

Hafnasamband sveitarfélaga hélt sérstakan aukafund þann 1. mars sl. til að fjalla um frumvarp til nýrra hafnalaga og umsögn sambandsins um það. Til fundarins voru boðaðir fulltrúar allra aðildarhafna sambandsins, víðs vegar að af landinu. Á fundinn mættu 73 fulltrúar og gestir víðsvegar af landinu. Aðildarhafnir Hafnasambands sveitarfélaga eru 42 og mættu fulltrúar frá öllum stærstu höfnunum, en alls mættu fulltrúar 30 hafna á aukafundinn. Samgönguráðherra ávarpaði fundinn og skýrði meginsjónarmið að baki frumvarpinu og fulltrúar 5 ólíkra hafna gerðu grein fyrir áhrifum frumvarpsins á þeirra hafnir. Þá gerði sviðsstjóri hag- og upplýsingamála Sambands ísl. sveitarfélaga grein fyrir fjárhagslegum áhrifum frumvarpsins á hafnir landsins. Fulltrúar þingflokka tóku þátt í fundinum og sátu fyrir svörum í pallborði. Hjálögð er umsögn hafnasambandsins um téð frumvarp, en umsögnin var unnin af 17 manna starfshópi sambandsins og samþykkt samhljóða á aukafundinum.

Virðingarfyllst,
STJÓRN HAFNASAMBANDS SVEITARFÉLAGA

Árni Þór Sigurðsson,
form. hafnarstjórnar Reykjavík

Gísli Gíslason,
bæjarstjóri á Akranesi

Ragnheiður Hákonardóttir,
form. hafnarstjórnar Ísafjarðarbæ

Brynjar Pálsson,
hafnarnefndarmaður Skagafirði

Björn Magnússon,
form. hafnarstjórnar Akureyri

Ari Jónsson,
form. hafnarstjórnar Hornafjarðarbæ

Ólafur M. Kristinsson,
hafnarstjóri Vestmannaeyjum

Valgerður Sigurðardóttir,
form. hafnarstjórnar Hafnarfirði

Aukafundur
Hafnasambands sveitarfélaga
1. mars 2002

Umsögn um frumvarp til nýrra hafnalaga

I. Inngangur

Samgönguráðherra hefur lagt fram á Alþingi frumvarp til nýrra hafnalaga. Frumvarpið byggir á álitni nefndar sem skipuð var 9. desember 1999 og fékk það verkefni að semja frumvarp til laga um hafnir er efnislega byggði á áfangaáliti nefndar um framtíðarskipan hafnamála. Í hafnalaganefndina voru skipaðir Einar K. Guðfinnsson alþingismaður, formaður, Árni Þór Sigurðsson formaður Hafnasambands sveitarfélaga, Friðrik J. Arngrímsson framkvstj. LÍÚ, Guðmundur Bjarnason bæjarstjóri Fjarðabyggð, Hörður Blöndal hafnarstjóri Akureyri og Kristinn Jónasson bæjarstjóri Snæfellsbæ.

Nefnd um framtíðarskipan hafnamála starfaði á vegum samgönguráðuneytisins á árinu 1999. Upphaflega var um að ræða tvær nefndir, önnur fjallaði um framtíðarfyrirkomulag hafnamála en hin fjallaði um gjaldskrármál hafna. Síðar óskaði samgönguráðherra eftir því að nefndirnar ynnu saman og skiluðu sameiginlegu nefndarálitni. Í nefndunum sátu: Hörður Blöndal hafnarstjóri, Akureyri, Brynjar Pálsson formaður hafnarstjórnar, Skagafirði, Gísli Gíslason bæjarstjóri, Akranesi, Hermann Guðjónsson forstjóri Siglingastofnunar, Jóhann Guðmundsson skrifstofustjóri í samgönguráðuneyti, Dórothea Jóhannsdóttir hagfræðingur í sjávarútvegsráðuneyti, Hannes Valdimarsson hafnarstjóri, Reykjavík, Ólafur M. Kristinsson hafnarstjóri, Vestmannaeyjum og Sigurbergur Björnsson forstöðumaður hjá Siglingastofnun.

Í sameiginlegu áfangaáliti nefndanna komu fram eftirfarandi meginsjónarmið:

- fjölga þeim höfnum sem geta staðið undir sér sjálfar með aukinni gjalddöku af sjávarútveginum;
- ábyrgð hafna á eigin fjárfestingum og rekstri verði skýrari og ríkisafskipti af höfnum minnkuð;
- kostir samkeppni verði nýttir þar sem því verði við komið;
- kostur gefinn á fleiri rekstrarformum hafna en nú tíðkast;
- horft verði til umhverfisþátta við forgangsröðun og gjalddöku í samgöngukerfinu;
- hafnargerð verði styrkt í fámennum byggðarlögum þar sem höfnin er forsenda byggðar;
- unnin verði samræmd samgönguáætlun þar sem horft verði á samgöngumál svæða í heild;
- gefa gjaldskrá hafna frjálsta með aðlögunartíma.

Í skipunarbréfi hafnalaganefndar, sem samgönguráðherra skipaði 9. des. 1999 segir m.a. að nefndin skuli „undirbúa og semja frumvarp til nýrra hafnalaga. Verkefni þessarar nefndar verður að útfæra þær hugmyndir sem fram komu í skýrslunni frá því í september. Nefndinni er því ætlað að skila af sér frumvarpi til laga með greinargerð sem leggja megi fram til kynningar á Alþingi, helst á vörpingi 2000 ef mögulegt er.“

Það er því ljóst að hafnalaganefndinni var þegar í upphafi markaður sá rammi að vinna að endurskoðun hafnalaganna með það að markmiði að afnema samræmda gjaldskrá, gefa kost á mismunandi rekstrarformi hafna, tryggja að samkeppnislög og -reglur giltu í hafnarrekstri, draga úr umfangi ríkisframlaga, taka tillit til hertra reglna um opinber þjónustugjöld o.fl. Innan þess ramma hefur hafnalaganefndin unnið, þótt að sjálfsgöðu sé lögð á það áhersla af hálfu sveitarstjórnarmanna að slíkar lagabreytingar hafi ekki í för með sér að fjölmargar hafnir sem jafnframt eru lífæðar byggðarlega vítt og breitt um landið leggist af.

II. Meginbreytingar frá gildandi hafnalögum

Í greinargerð með hafnalagafrumvarpinu kemur fram að meginbreytingar frá gildandi hafnalögum séu eftirfarandi:

- Samræmd gjaldskrá aflögð og ákvæði samkeppnislaga gilti um gjaldtöku þeirra
- Fleiri rekstrarform
- Ný lög nái til allra hafna í atvinnuskyni
- Móttökuskylda hafna skilgreind
- Ríkisafskipti minnkuð
- Framtíð smærri hafna betur tryggð

III. Breytingar frá nefndarálitu

Frumvarp það sem samgönguráðherra hefur lagt fram vikur í nokkrum atriðum frá áðurnefndu nefndarálitu hafnalaganefndar. Rétt er að vekja athygli á því að hvorki í greinargerð með frumvarpinu né í framsöguræðu ráðherra er vikið að því í hverju þau frávik eru fólgin og má jafnvel skilja það svo að frumvarpið sé óbreytt frá nefndarálitu. Því er ástæða til að rekja hér helstu frávik frá nefndarálitinu:

- 3. gr. Orðskýringar
- 8. gr. Virðisaukaskattskylda: í nefndarálitu var í 8. gr. gert ráð fyrir virðisaukaskattskyldu hafna en ákvæðið er ekki í framlögðu frumvarpi.
- 9. gr. Upplýsingar um hafnir / flokkun hafna
- 11. gr. Gjöld fyrir lögbundna þjónustu fellt niður: í nefndarálitu var ráðgert að höfnum væri heimilt að innheimta gjöld fyrir þjónustu sem löggjafinn mælti fyrir um að hafnir skyldu veita en það ákvæði er ekki í frumvarpinu.
- 11. gr. Gjöld til að reka höfnina (orðalag)
- 17. gr. Sama og 11. gr.
- 21. gr. Móttökuskylda (orðalag v/ reiðileysissskipa)
- 23. gr. Samráð við Hafnasamband fellt út
- 23. gr. Umsagnarréttur einstakra hafna felldur út
- 24. gr. Greiðsluþátttaka ríkissjóðs skv. b-lið útþynnt: í stað 90% er sagt *allt að* 90%.
- 24. gr. Styrkir til byggðasvæða (nýtt)
- 27. gr. Kæruheimildir (breytt ákvæði)
- Ákvæði til bráðabirgða (33. gr. í nefndarálitu):
- Felld út tilv. í lög um þjón.gj. opinb. fyrirtækja
- Ákvæði til bráðabirgða III
- Nýtt ákvæði um sérstakt vörugjald til ársloka 2002

IV. Almenn afstaða Hafnasambandsins til breytinga á hafnalögum

Hafnasamband sveitarfélaga hefur á umliðnum árum fjallað um framtíðarskipan hafnamála og að hluta til haft frumkvæði að þeirri umræðu. Á 28. ársfundi Hafnasambandsins árið 1997 var framtíðarskipan hafnamála meginviðfangsefni fundarins. Allar götur síðan hefur hafnasambandið haldið umræðu um nýskipan hafnamála og fyrirsjáanlegar breytingar á lofti. Hafnir landsins hafa þannig verið sér vel meðvitandi um að samkeppni milli hafna myndi færast í aukana sem og sameining þeirra, samræmd gjaldskrá hafna væri ekki til frambúðar, o.fl. Eigi að síður hafa hafnirnar og hafnasambandið lagt ríka áherslu á að í sjávarbyggðum vitt og breitt um landið gegndu hafnirnar lykilhlutverki, væru sannkallaðar lífæðar byggðarlaganna. Af þeim sökum væri mikilvægt að tryggja að breytt skipan hafnamála myndi ekki ríða þessum höfnum og þar með byggðarlögunum að fullu. Ennfremur hefur verið lögð á það áhersla af hálfu hafnanna að fjallað væri um málefni þeirra í samhengi við aðra þætti samgöngumála, enda gegna hafnirnar einnig veigamiklu hlutverki sem hlekkur í samgöngu- og flutningakerfi landsmanna. Á 29. ársfundi Hafnasambandsins í Vestmannaeyjum árið 1998 var m.a. samþykkt áskorun til samgöngu-ráðherra að láta vinna samræmda flutningaáætlun til 15 ára.

Óhætt er að fullyrða að Hafnasamband sveitarfélaga hafi verið og sé tilbúið til að takast á við breytingar á rekstrarumhverfi hafnanna og nýskipan í hafnarekstri, sbr. samþykktir sambandsins á umliðnum árum. Um leið hefur sambandið talið mikilvægt að fram færi vönduð úttekt á fjárhagsstöðu hafna og áhrifum hugsanlegra breytinga á skipan hafnamála á rekstrarmöguleika hafnanna og einnig úttekt á samkeppnisstöðu sjóflutninga gagnvart landflutningum þannig að tryggt væri að allar ákvarðanir um breytingar á starfsumhverfi hafna væru teknar með heildarhagsmunum í huga og að jafnræðis væri gætt í samkeppnisstöðu mismunandi flutningamáta. Á þeirri forsendu hefur Hafnasambandið starfað að þessum málum, m.a. í ágætu samstarfi við samgönguráðuneytið og Siglingastofnun Íslands.

Við umfjöllun um breytingar á hafnalögum er mikilvægt að gera sér grein fyrir tvenns konar hlutverki hafna, annars vegar sem fyrirtækis í atvinnurekstri og hins vegar sem mikilvægs hlekks í samgöngu- og flutningakeðju landsmanna.

V. Samkeppnisstaða sjóflutninga gagnvart landflutningum

Á undanförunum árum hefur mikið verið rætt um samkeppnisstöðu sjóflutninga gagnvart landflutningum. Færð hafa verið rök fyrir því að í raun væru landflutningar niðurgreiddir og samkeppnisstaðan þannig skekkt. Í Evrópu hefur talsvert verið fjallað um þessi mál og mikil vinna verið lögð í að samræma gjaldtöku í samgöngukerfinu til að gjaldtakan verði réttlát, endurspegli kostnað og leiði til hagkvæmstu lausna í flutningamálum fyrir þjóðfélagið í heild. Þá þarf m.a. að taka tillit til efnahagslegra, umhverfislegra og öryggislegra þátta. Hafnasamband sveitarfélaga hefur fengið Hagfræðistofnun Háskóla Íslands til að vinna skýrslu um samkeppnisstöðu sjóflutninga gagnvart landflutningum og er henni nú að mestu lokið. Þar er m.a. hvatt til þess að verðlagning í samgöngukerfinu stuðli að hagkvæmni og ívilni ekki einstökum samgöngupáttum umfram aðra en jafnframt er tekið fram að núverandi gjaldtaka í samgöngukerfinu fullnægi ekki skilyrðum hagkvæmni.

Í tillögu stýrihóps um samræmda samgönguáætlun sem nýlega kom út segir m.a. um markmið í samgöngumálum: „Að hagkvæmni ráði í rekstri og uppbyggingu samgangna“. Hafnasambandið tekur undir þessi sjónarmið og telur mikilvægt að þær breytingar sem gerðar verða á starfsumhverfi hafna með breyttum lögum, taki mið af þessu markmiði og tryggi að sjóflutningar sitji við sama borð og landflutningar, enda eru þeir þjóðhagslega hagkvæmir. Í skýrslu

Hagfræðistofnunar er hins vegar bent á að í samgönguáætluninni sé ekki mjög yfirgripsmikil umfjöllun um hvernig ná megi fram hagkvæmni í samgöngukerfinu en það hlýtur að vera forsenda samræmdrar samgönguáætlunar, og þ.a.l. breytinga á starfsumhverfi í einstökum geirum samgöngu- og flutningakerfisins.

VI. Áhrif hafnalagafrumvarpsins á rekstrarmöguleika hafna

Það er meginhugsun frumvarpsins að draga úr ríkisframlögum til hafna og að hafnir verði sjálfbærar rekstrareiningar. Á síðasta ársfundi Hafnasambands sveitarfélaga kom fram að fjárhagur hafna hefur farið versnandi undanfarin ár og rekstrarafkoma þeirra flestra er bágborin. Lagt er upp með að breytingar á gjaldskrá (og þá einkum veruleg hækkun aflagjalds) muni færa höfnum auknar tekjur til að standa undir rekstri, viðhaldi og fjárfestingu. Ennfremur er ráðgert að hafnir verði virðisaukaskattskyldar (þótt þess sjái hvergi stað í frumvarpinu) en við það mun uppsafnaður virðisaukaskattur hverfa úr rekstri hafna, sem er jákvætt, þótt ljóst sé að slíkt kemur afar misjafnt niður á höfnum. Engu að síður er ljóst að rekstur margra hafna, sem eiga að fjármagna framkvæmdir eftir árið 2004 af eigin aflafé, er það erfiður að það verður mjög þungt fyrir þær eða ómögulegt að sinna nauðsynlegu viðhaldi fyrir eigin tekjur, hvað þá að standa undir nýframkvæmdum. Nauðsynlegt er að skilgreina forsendur mun betur og þar með möguleika einstakra hafna á að vera sjálfbærar hvað varðar rekstur og framkvæmdir áður en svo afdrifarík breyting verður fest í lög.

Samkvæmt lauslegum athugunum á aðkomu ríkisins að fjármögnum fjárfestinga í Danmörku og Noregi hefur komið fram að minni fiskihafnir í Danmörku fá ekki fjármagn frá danska ríkinu, en aftur á móti geta þær fengið fjármagn frá Evrópusambandinu. Í Noregi fá fiskihafnir í hinum dreifðu byggðum landsins svokallaða byggðastyrki frá norska ríkinu. Stöðu íslenskra hafna á þessu sviði í samanburði við stöðu áþekkra hafna í löndum innan Evrópusambandsins og löndum á evrópska efnahagssvæðinu þarf að kanna betur vegna aðkomu Samkeppnisstofnunar að vinnslu frumvarpsins og stöðu einstakra hafna hvað varðar samkeppnislög.

Það er ljóst að frá því hafnalaganefndin var að störfum á árinu 2000 hefur fjárhag hafna hrakað. Því er mikilvægt að endurskoða fjárhagsleg viðmið fyrir þátttöku ríkisins í hafnaframkvæmdum og raunar má halda því fram að afkoma í hafnarrekstri sé svo léleg að þrátt fyrir auknar tekjur verði ekki unnt að ná viðunandi afkomu. Ef til vill ætti viðmiðun fyrir framlög ríkisins ekki að miðast við verðmæti landaðs afla heldur tekjur hafnarinnar, t.d. 50-100 m.kr. heildartekjur, auk viðmiðunar við tekjur viðkomandi sveitarfélags.

VII. Afstaða Hafnasambandsins til einstakra greina hafnalagafrumvarpsins

Hér verður fjallað um einstakar greinar frumvarpsins sem Hafnasambandið telur ástæðu til að gera athugasemdir eða breytingartillögur við.

1. gr. Markmið hafnalaganna er ekki skilgreint. Eðlilegt er að í lögunum sé tekið fram hvert markmið þeirra sé, m.a. að setja ramma um hlutverk og starfsemi hafna.

Í greininni kemur fram að lögin gildi um hafnir sem notaðar eru í atvinnuskyni. Í greinargerð með 1. gr. segir hins vegar að lögin eigi að gilda um allar hafnir, þ.m.t. skemmtibátahöfn á Seltjarnarnesi. Draga má í efa að sú höfn sé rekin í atvinnuskyni.

3. gr. Orðskýringar. Hér má velta því fyrir sér hvort orðskýringa sé almennt þörf í jafn almennum lögum og hafnalög eru og hvort í lögnum sé orðnotkun sem þarfnist sérstakra skýringa. Á hinn bóginn má jafnvel færa rök fyrir því að orðskýringarnar séu ekki tæmandi og í sumum tilvikum ófullnægjandi. Má þar t.d. nefna að hafnarsvæði er ekki skilgreint þó svo um það sé fjallað í frumvarpinu. Hafnasambandið telur einnig að hugtakið „höfn“ sé allt of þröngt skilgreint og hafntengd þjónusta er í sjálfu sér ekkert annað en hluti af rekstri hafnar. Hér má t.d. benda á skilgreiningar Evrópusambandsins, en í rammalöggjöf (directives) frá ESB er höfn skilgreind þannig: „*Höfn er svæði á landi og sjó með mannvirkjum og tækjum til móttöku skipa, losunar og lestunar þeirra, geymslu vöru, móttöku og afgreiðslu þessarar vöru til landflutninga og til móttöku og brottfarar farþega.*“

Full ástæða er til að nýta sér þessa skilgreiningu í íslenski löggjöf. Um leið verða skilgreiningar á hugtökunum „hafntengd atvinnuaðstaða“ og „hafntengd þjónusta“ óþarfar enda falla þær í raun undir skilgreininguna á „höfn“ eins lagt er til að hún verði.

Í 10. tölul. 3. gr. er vísað til 2.-4. tl. sömu greinar en hér er augljóslega um villu að ræða þar sem átt er við 5. – 7. tl. Þetta kemur glögg fram ef skoðað er nefndarálit hafnalaganefndarinnar þar sem röð orðskýringa hefur verið breytt frá nefndaráliti til frumvarps án þess að gætt hafi verið að því að breyta til samsvörunar þessari ívitnun.

6. gr.

Skilgreina þarf nánar hlutverk Siglingastofnunar.

7. gr.

Í greininni er fjallað um ábyrgð eiganda hafnarmannvirkja og sagt að hafnarstjórn sé heimilt að nema brott „mannvirki í sjó fram“ sem hætta stafar af en ekki verður séð hvers vegna þessi heimild á einungis við um slík mannvirki.

III. kafli.

8. gr.

Í nefndaráliti hafnalaganefndar var gert ráð fyrir að í hafnalögum væri kveðið á um virðisaukaskattskyldu hafna. Var það m.a. gert til að koma til móts við minni framlög ríkisins til hafnaframkvæmda. Í fyrirliggjandi frumvarpi er þetta ákvæði ekki lengur að finna en í greinargerð kemur fram að þessi breyting sé forsenda fyrir breyttum hafnalögum. Í umfjöllun fjármálaráðuneytisins kemur þetta hins vegar hvergi fram. Hafnasambandið telur óhjákvæmilegt að tryggja að ein af meginforsendum þeirra breytinga á rekstrarumhverfi hafna sem frumvarpið boðar sé til staðar, áður en til samþykktar þess kemur. Benda má á að þess er hvergi getið í greinargerð með frumvarpinu eða í framsöguræðu ráðherra að þessi grundvallarforsenda sé ekki tryggð. Hafnasambandið leggur því til að samhliða hafnalagafrumvarpinu liggi fyrir frumvarp um breytingu á skattalögum þar sem kveðið yrði á um þetta atriði. Jafnframt vill hafnasambandið benda á að í greinargerð með frumvarpinu er gert ráð fyrir að aðeins hluti af starfsemi hafna verði virðisaukaskattskyldur en nauðsynlegt er að öll starfsemi hafna verði það.

Í greininni/kaflanum er fjallað um rekstrarform hafna. Í fyrsta lagi höfn án sjálfstjórnar í eigu sveitarfélags, í öðru lagi höfn með sjálfstjórn í eigu sveitarfélags og í þriðja lagi hafnir sem ekki teljast til opinbers reksturs. Af frumvarpinu verður ráðið að samkeppni eigi að ríkja milli hafna og að samkeppnissjónarmið eigi að vera ráðandi og að samkeppnislög geti gilt um verðlagningu hafna. Vert er að vekja athygli á að mikill munur er á rekstrarformum sem annars vegar starfa á sviði opinbers réttar og hins vegar á sviði einkaréttar. Þau geta trauðla

keppt á jafnræðisgrundvelli enda eru sveitarfélög og stofnanir þeirra og fyrirtæki undanþegin tekju- og eignaskatti og njóta almennt hagstæðari kjara á lánsfjármarkaði en fyrirtæki í einkarekstri. Þessi mismunur er ekki í dönsku fyrirmyndinni þar sem rekstrarformin eru lögð að jöfnu í öllu tilliti. Í Noregi stendur nú yfir endurskoðun hafnalaga og þar hafa þau sjónarmið verið rík að hlutafélagiformið muni almennt leiða til dýrari reksturs og þar með hærri gjalda. Til að tryggja raunverulegt val hafna um rekstrarform þurfa allar rekstraraðstæður að vera sambærilegar. Mikilvægt er að fara rækilegar ofan í saumana á þessum þætti málsins en gert hefur verið til þessa.

IV. og V. KAFLI.

10. gr. Í greininni segir að sveitarfélagi sé hvorki heimilt að reka hafntengda atvinnuáðstöðu né hafntengda þjónustu á hafnarsvæðinu nema með sérstakri undanþágu ráðherra skv. 29. gr. Hafnasambandið telur þetta ákvæði óraunhæft og til þess fallið að þvinga sveitarfélög frá þessu rekstrarformi. Í minnstu höfnunum getur háttað svo til að ekki er öðrum til að dreifa til að annast þjónustuna. Það hlýtur að orka mjög tvímælis að banna rekstraraðilanum með lögum að veita nauðsynlega þjónustu, s.s. að selja vatn og rafmagn, sjá um festarþjónustu, sorphirðu o.fl., til að höfnin geti verið starfhæf.

11. gr. Í greininni er veitt heimild til innheimtu skilgreindra gjalda. Í skýringum við greinina er síðan skilgreint með mjög ítarlegum hætti undir hvaða þáttum rekstrar og viðhaldskostnaðar hverju heimiluðu gjaldi sé ætlað að standa. Þar er m.a. að finna málsgreinar eins og: „Lestargjaldinu er einkum ætlað að mæta kostnaði við ytri mannvirki hafnarinnar. Bryggjugjaldi er einkum ætlað að mæta kostnaði við viðlegumannvirki. o.s.frv.“ Þessar lagaskýringar geta leitt til þess að viðskiptamenn hafnar krefjist þess að lestargjald verði fellt niður þar sem höfnin geti ekki sýnt fram á kostnað við ytri hafnarmannvirki sl. ár. Í ljósi eftirlitsskyldu ráðherra með hafnarrekstri skv. 27. gr. gæti hann þurft að úrskurða að svo sé með tilvísun í fyrrgreind ákvæði. Lokamálsgrein tekur til þess að tekjur og gjöld megi ekki vera hærri en sem nemur kostnaði við að reka höfnina. Hafnasambandið telur að varhugavert sé að setja slíkar skilgreiningar inn í lögina þar sem ekki er tilgreint hvert sé viðmiðunartímabil rekstrar. Það sé jafnframt andstætt þeim samkeppnissjónarmiðum sem fram koma í frumvarpinu að hafa ákvæði sem þessi. Ennfremur er þetta ákvæði í mótsögn við það markmið sem fram kemur í lögnum að hafnarsjóðir eigi alfarið að standa undir uppbyggingu og endurnýjun mannvirkja. Endurbygging og nýbygging mannvirkja geta ekki talist til rekstrar.

12. gr. Í greininni eru tilgreind ákveðin viðmiðunarmörk sem hafa þann tilgang að afmarka heimildir til breytingar á rekstarformi hafna. Hafnasambandið telur óæskilegt að hafa slíkar viðmiðanir. Annarsvegar vegna þess að viðmiðunarmörkin úreldast vegna verðlagsbreytinga og hins vegar vegna þess að það er ekki í anda þeirra breytinga sem lögina boða að setja rekstraraðilum slíkar skorður um val á rekstrarformi. (Gildir jafnt um 18. gr.)

13. gr. Í greininni er að finna ákvæði um að hafnastjórn ráði hafnarstjóra. Það hlýtur að orka tvímælis að í lögum sé kveðið á um það hvernig hafnarstjórar eru ráðnir, eðlilegt er að það sé í höndum eigenda hvernar hafnar fyrir sig hvernig staðið er að ráðningu hafnarstjóra. Hugsanlegt er að ákvæði þar að lútandi sé sett í reglugerð fyrir viðkomandi höfn skv. tillögu eigendanna.

14. gr.

Í greininni kemur fram að eigendur hafna með sjálfsstjórn í eigu sveitarfélaga megi mynda hafnasamlög. Slíkt á að gerast með íhlutun ráðherra og rökstuðningi fyrir rekstrarhagræði.

Eðlilegra væri að sveitarfélög gætu með eigin ákvörðunum ákveðið samstarf um rekstur tiltekinnar verkefna, þ.m.t. hafna. Þetta ákvæði frumvarpsins er einnig á skjön við þá meginhugsun að draga úr afskiptum ríkisins af hafnarekstri.

15. gr. Eins og kemur fram hér frammar telur Hafnasambandið að skilgreiningar á starfsheimildum, þ.e. hafntengdri þjónustu og atvinnuáðstöðu, séu alltof þröngar og setji almennri hafnastarfsemi slíkar skorður að ekki verði við unað. Ekki verður séð af t.d. dönsku hafnalögunum sem voru höfð til hliðsjónar í mörgum atriðum við samningu þessa frumvarps, að slíkar skorður sé þar að finna.

17. gr. Hafnasambandið telur að með jafnárlegri upptalningu á leyfilegum gjöldum og hér er að finna sé hafnarekstrinum settar óviðunandi skorður. Hér á hið sama við og um 15. gr. að í dönsku hafnalögunum er ekki að finna skilgreiningar á leyfilegum gjöldum heldur almenna heimild til gjaldtöku. Tæmandi upptalning gjaldategunda eins og hér er gerð kemur í veg fyrir framþróun í þjónustu hafna þar sem líta mætti svo á að þeim væri óheimilt að innheimta gjöld fyrir nýja tegund þjónustu vegna þess að gjaldið væri ekki talið upp í greininni. Eðlilegra er að telja upp þau gjöld sem innheimta má vegna þjónustu sem er lögbundið að veita auk þess sem æskilegt væri að hafa sérstakar heimildir til að innheimta gjöld sem falla síður að hefðbundnum skilningi laga á þjónustugjöldum og erfitt er að rökstyðja, s.s. vörugjöld. Höfninni á svo að vera heimilt að innheimta gjöld fyrir þá viðbótarþjónustu sem hún kys að veita án sérstakrar lagaheimildar þar að lútandi. Slíkt væri og í samræmi við ákvæðu dönsku hafnalaganna.

Þá má spyrja hvaða rök séu fyrir því að sveitarfélögum sé óheimilt að áskilja sér hæfilegan arð af rekstri hafnarinnar. Fram kemur í greinargerð að það sé þeim óheimilt nema um rekstrarform skv. 3. tl. 8. gr. sé að ræða. Í þessu sambandi má benda á 5. mgr. 7. gr. sveitarstjórnarlaga nr. 45/1998 þar sem fram kemur að sveitarfélög skulu setja sér stefnu um arðgjafar- og arðgreiðslumarkmið í rekstri fyrirtækja sinna og stofnana og er heimilt að ákveða sér eðlilegan afrakstur af því fjármagni sem bundið er í rekstri þeirra.

18. gr. Sjá umfjöllun um 12. gr.

VI. KAFLI

20. gr. Í athugasemdum með þessari grein er sagt að frumvarpið geri ráð fyrir að gjöld verði miðuð við að gjaldtakan fyrir viðkomandi þjónustu standi straum af kostnaði við hana ásamt hlutdeild í sameiginlegum rekstri hafnarinnar. Athugasemdin er að því er virðist í ósamræmi við megininntak hlutafélagalaga.

VII. KAFLI

21. gr. Móttökuskylda hafna.

Hér er lögð sú skylda á hafnir að verða að taka á móti öllum skipum, nema þeim sem mönnum og umhverfi er talin stafa hætta af. Úrræði, sem höfnum eru heimil, er að krefjast trygginga fyrir greiðslu hafnagjalda og fyrir förgunarkostnaði skips, séu taldar verulegar líkur á að það lendi í reiðileysi innan hafnar. Hér væri eðlilegra að tala um hættu sem „mönnum eða umhverfi er talin stafa hætta af“ og einnig þyrfti að vera heimild til að vísa skipi burt af hafnarsvæðinu ef mönnum eða umhverfi er talin stafa hætta af veru þess þar (ekki einungis komu þess til hafnar).

Móttökuskylda er verulegt haft á frelsi til reksturs fyrirtækis. Til þess að réttlæta móttökuskyldu verða að vera til staðar haldbær úrræði ef skip verða „reiðileysisskip“.

Ef höfnum verður gert skylt að taka á móti skipum, eins og greinin hljóðar er hér tillaga um greinina í heild.

„Höfnum ber skylda til að taka á móti skipum eftir því sem rými og aðstaða leyfir. Heimilt er að synja skipi um aðgang að höfn, ef mönnum og umhverfi er talin stafa hættu af komu þess til hafnar.

Til tryggingar fyrir greiðslu hafnargjalda og kostnaðar af skipinu eru öll gjöld og kostnaður, sem því ber að greiða, tryggð með lögveði í viðkomandi skipi eða váttryggingafé. Gengur það veð í tvö ár fyrir sammingsveðskuldum.

Höfn er heimilt að láta fjarlægja skip á ábyrgð og kostnað eiganda þegar rými hafnarinnar er takmarkað. Ef skip, bátar flutningatæki á landi eða annar búnaður er í hirðuleysi á hafnarsvæðinu og veldur óþrifnaði eða hættu getur hafnarstjóri fyrirskipað úrbætur innan ákveðins frests. Sé slíkum fyrirmælum ekki sinnt er heimilt að láta fjarlægja og farga viðkomandi hlut á ábyrgð og kostnað eiganda.“

Það að geta krafist trygginga fyrir greiðslu hafnargjalda eða förgunar gengur ekki í samkeppnisrekstri, enda koma óreiðuskipin til hafnar á eðlilegan hátt og daga síðan uppi þar eftir mislangan tíma. Sem dæmi um óreiðuskip má nefna rússneska togarann Omnia, sem kom til Akureyrar til allsherjar uppgerðar og innréttinga í kjölfar annars togara sama erindis. Áður en kom til vinnu við skipið breyttust aðstæður útgerðar togarans og ekkert varð úr verkefninu og skipið dagaði uppi.

Bent hefur verið á það mikla þjóðarvandamál að skip og bátar hrannist verkefnalaus og ónýtt á ströndum og höfnum landsins. Meðal annarra ókosta er að þessi skip eru oft skilin eftir með ýmis spilliefni um borð og eru því hættulegir mengunarvaldar í náttúrunni. Þau eru því ekki aðeins vandamál hafnanna heldur samfélagsins í heild. Eitt úrræði sem bent hefur verið á er að skylda alla skipaeigendur til að hafa í gildi tryggingar fyrir förgun skipa og báta, sem grípa má til ef eigandi fargar því ekki sjálfur eða selur úr landi.

Einnig er nauðsynlegt að skilgreina vel þau úrræði, sem heimilt verður að nota til förgunar skipa og báta.

VIII. KAFLI

23. gr. Í greininni er fjallað um undirbúning samgönguáætlunar. Í nefndarálit hafnalaganefndarinnar var gert ráð fyrir að samráð væri haft við Hafnasamband sveitarfélaga og ennfremur skyldi einstökum hafnarstjórnnum kynntar tillögur Siglingastofnunar áður en þær væru lagðar fram. Þetta er í takt við núgildandi hafnalög. Hafnasambandið telur ekki sérstök rök fyrir því að draga úr þessu mikilvæga samráði hagsmunaaðila og.

24. gr. Í þessari grein er fjallað um framlög ríkisins til framkvæmda í höfnum. Eins og áður hefur komið fram hefur hafnasambandið ályktað um að draga eigi úr afskiptum ríkisins í hafnamálum. Hér þarf þó e.t.v. að huga betur að skilgreiningum og viðmiðunum fyrir aðkomu ríkisins að framkvæmdum.

Í greininni er skilgreind heimild til að veita framlög úr ríkissjóði til ákveðinna verkefna og ákveðins hóps hafna. Hafnasambandið lítur svo á, m.a. með vísan til þess sem áður hefur komið fram um fjárhag hafna, að þessi frumvarpsgrein muni hafa afdrifarík og ófyrirsjáanleg áhrif á fjölmargar hafnir og þurfi því frekari skoðunar við. Í b. lið er gert ráð fyrir að

greiðslupátttaka ríkissjóðs skuli vera allt að 90% en í nefndaráli hafnalaganefndarinnar var sagt að hlutur ríkisins skyldi fortakslaust vera 90% (ekki allt að). Með ákvæði b. liðar greinarinnar er stefnt að því að lögbinda ákveðið tekjumark hafnar og sveitarsjóðs sem að baki höfn stendur sem á kost á ríkisframlagi. Líklegt er að með þeim tekjuviðmiðunum verði margar fiskihafnir landsins settar til hliðar við framtíðarúthlutanir ríkisframlaga. Sett eru fram ákveðin mörk verðmæta sem mega fara um höfnina og ákveðnar tekjur sveitarsjóða. Samkvæmt þessari grein verður því að samþykkja lagabreytingu ef verðlag sjávaraflla tekur umtalsverðum breytingum eða ef gerðar verða umtalsverðar breytingar á forsendum skatttekna sveitarfélaga. Hafnasambandið telur að þennan þátt þurfi að endurmeta, m.a. í ljósi upplýsinga um fjárhag og rekstrarafkomu hafna.

Þá má benda á að ákvæði greinarinnar getur haft letjandi áhrif til sameiningar sveitarfélaga.

Ennfremur kemur fram í b-lið að skilyrði styrkveitingar sé að höfnin hafi nýtt þá tekjumöguleika sem fyrir hendi eru. Samkvæmt frumvarpinu verður gjaldskrá gefin frjáls og eina hámarkið sem er í gildi er að tekjur mega ekki vera hærrí en sem nemur kostnaði við að reka höfnina. Það þýðir að ef höfnin fullnýtir tekjumöguleika sína þarf hún ekki á styrkjum að halda. Hér þyrfti því að skoða betur frumvarpstextann.

25. gr.

Fram kemur í athugasemdum með greininni að hún sé samhljóða 1. mgr. 22. gr. núgildandi hafnalaga og þarfnist því ekki skýringa. Þetta er rangt. Ferlið er aðeins breytt þar sem fram kemur í 1. mgr. 22. gr. núgildandi laga að Siglingastofnun vinni úr tillögum og leggi fyrir hafnaráð og samgönguráðuneyti og að ráðherra leggi tillögur sínar fyrir Alþingi að fenginni umsögn hafnaráðs. Samkvæmt frumvarpinu skal Siglingastofnun vinna úr styrkumsóknum og taka þær fyrir við endurskoðun samgönguáætlunar.

IX. KAFLI

27. gr. Orðalagið „verður skotið til samgönguráðherra“ er miður heppilegt betra væri að segja „er heimilt að skjóta til samgönguráðherra“. Væntanlega á þessi kærheimild eingöngu við um stjórnsluákvæðanir hafnarstjórna en ekki viðskiptalegar eða aðrar slíkar ákvarðanir. Þá er ennfremur augljóst að ef um einkarekstur er að ræða verður ákvörðunum stjórna ekki skotið til samgönguráðherra.

VIII. Afstaðan til frumvarpsins í heild og tillaga að málsmeðferð

Eins og hér hefur komið fram hefur Hafnasamband sveitarfélaga verið jákvætt fyrir breytingum á rekstrarumhverfi hafna, m.a. í þeim meginanda sem frumvarpið boðar. Á hinn bóginn er einnig orðið ljóst að verði frumvarpið óbreytt að lögum muni það hafa umtalsverð neikvæð áhrif á rekstur flestra hafna í landinu. Hafnasambandið telur óraunhæft að reikna með að nánast allri þáttöku ríkisins í uppbyggingu hafnarmannvirkja verði velt yfir á notendur hafnanna í formi stórhækkaðra gjalda, þótt vissulega eigi að stíga skref í þá átt. Þá ber að minna á að ekki liggur fyrir frumvarp sem tryggir að hafnirnar verði virðisaukaskattskyldar en það er ein af megin reikningsforsendum fyrir þeirri breyttu skipan hafnamála sem hafnalagafrumvarpið gerir ráð fyrir. En jafnvel þótt hafnirnar yrðu virðisaukaskattskyldar er ljóst að sá tekjuauki sem það hefði í för með sér fyrir hafnirnar kæmi afar misjafnt niður og nýttist helst stærstu höfnunum.

Frumvarpið gerir ráð fyrir að verulega dragi úr framlögum ríkisins til hafnaframkvæmda. Eðlilegt hlýtur að teljast að ríkisvaldið eigi viðræður við Samband íslenskra sveitarfélaga um slíkar grundvallarbreytingar og væri það í samræmi við samstarfsyfirlýsingu ríkisins og sambandsins.

Í vinnunni við endurskoðun hafnalaganna var talsvert horft til nýrra danskra hafnalaga sem tóku gildi 1. janúar 2000. Eðlilegt er að sækja fyrirmynd til annarra norrænna landa en benda má á að í dönsku hafnalögunum er gert ráð fyrir að ríkið eigi og reki hafnir, en það eru einkum litlar fiskihafnir sem slíkt á við. Lengi vel gerði hafnalaganefndin ráð fyrir því í sinni vinnu að þessi leið yrði einnig farin hér varðandi þær hafnir sem hvort eð er væru á framfæri ríkisins að mestu leyti. Um það tókst þó ekki samkomulag í nefndinni. Samkvæmt upplýsingum norska hafnasambandsins er að vænta í næsta mánuði frumvarps af hálfu norsku ríkisstjórnarinnar um breytingu á hafnalögum þar í landi. Hafnasambandið telur áhugavert að leita einnig í smiðju til Norðmanna, en aðstæður í hafnarekstri á Íslandi er um margt líkari aðstæðum í Noregi en í Danmörku. Í Noregi eru margar litlar fiskihafnir eins og hér á landi og Noregur er auk þess í sams konar tengslum við ESB og Ísland, þ.e. utan bandalagsins en innan EES. Lögræðingar sem hafnasambandið hefur leitað til efast um að EES samningurinn leiði til þess að draga þurfi úr ríkisstyrkjum með jafn harkalegum hætti og frumvarpið gerir ráð fyrir. Kanna þarf til hlítar kröfur og heimildir á evrópska efnahagssvæðinu hvað þetta varðar.

Ein af meginforsendum frumvarpsins eru samkeppnissjónarmið. Í vinnu hafnalaganefndarinnar var þeim sjónarmiðum mjög haldið á lofti að koma þyrfti á samkeppni í hafnarekstri og í frumvarpinu er m.a. vikið að þessu. Hér þarf að huga að fleiri þáttum en hugsanlegri samkeppni milli hafna, sem vel að merkja getur verið erfitt að skilgreina. Einnig hlýtur að koma til skoðunar hvort hafnir séu ekki í samkeppni við vegakerfið, enda hafa landflutningar aukist verulega á undanförunum árum á kostnað sjóflutninga og þar með veikt rekstrargrundvöll hafna. Ekki er sjáanleg samkeppni í þeim samgöngumáta, þ.e. vegagerð né heldur flugvallagerð. Hætt er við að auknar gjaldtökur í höfnum skekki enn frekar samkeppnisstöðu sjóflutninga gagnvart landflutningum og grafi þar með smám saman undan rekstrargrundvelli hafna. Af þeim sökum leggur hafnasambandið ríka áherslu á að ákvörðun um breytta fjármögnun hafnaframkvæmda verði tekin í samhengi við samræmda samgönguáætlun, sem m.a. byggir á grundvallarhugsun Evrópusambandsins um réttláta verðlagningu í samgöngugeiranum.

Hafnasamband sveitarfélaga telur að vinna beri að því að auka svigrúm og sjálfstæði hafna í rekstri, afnema samræmda gjaldskrá, hvetja til hagræðingar í rekstri hafna m.a. með sameiningu þeirra og tryggja réttláta gjaldtöku í samgöngukerfinu til að samkeppnisstaða mismunandi flutningamáta verði jöfn. Hafnalagafrumvarp það sem hér er til umfjöllunar er skref í þá átt. Hins vegar eru enn mörg atriði óljós og hafnasambandið leggur áherslu á að frumvarpið verði skoðað ítarlegar, m.a. með eftirfarandi atriði í huga:

- meira fjármagn komi til hafnaframkvæmda í samgönguáætlun en ráðgert er í frumvarpinu
- aðlögunartímabil hafnaáætlunar verði lengt til ársins 2006
- afdráttarlaus trygging komi fyrir virðisaukaskattskyldu allrar hafnastarfsemi
- haldið verði í lögveðsákvæði gildandi hafnalaga vegna vangoldinna hafnagjalda
- ítarleg skoðun fari fram á rekstrarumhverfi hafna og áhrifum laganna á einstakar hafnir
- skilgreiningar á höfn og hafnastarfsemi verði lagfærðar og víkkaðar og starfsheimildir mismunandi rekstrarforma samræmdar
- sett verði í frumvarpið endurskoðunarákvæði eftir tiltekinn tíma, t.d. 5 ár

Þegar hafnalaganefndin skilaði álitinu sínu til ráðherra í árslok 2000, var gert ráð fyrir því að frumvarpið yrði lagt fram á vörþingi 2001 til kynningar en síðan endurflutt á haustþingi sama ár. Var sú tilhögun einkum ætluð til að tryggja vandaða umfjöllun um þetta viðamikla mál. Þótt dregist hafi að leggja frumvarpið fram á Alþingi telur Hafnasambandið enn ástæðu til að vanda alla málsmeðferð og leggur því til að frumvarpið verði ekki afgreitt á yfirstandandi þingi. Þess í stað fari fram ítarleg umræða um meginefni frumvarpsins og leitað verði leiða til að gera á því nauðsynlegar breytingar. Í því sambandi verði farið rækilega yfir efnahagslegar afleiðingar lagafrumvarpsins fyrir einstök byggðarlög eða byggðasvæði, metin verði raunhæfni þess að hafnarekstur geti staðið undir sér fyrir utan allra stærstu hafnir landsins, skoðuð verði ítarlega mismunandi rekstrarform m.a. með tilliti samkeppnissjónarmiða og skuldbindinga í alþjóðlegum samningum o.fl.

Hafnasambandið er að sjálfsögðu reiðubúið að taka þátt í slíkri vinnu.



Alþingi
Erindi nr. P 127/1121
Middagur 11. 3. 2002

Akureyri 11. mars 2002.

Nefndasvið Alþingis

Á fundi stjórnar Hafnasamlags Norðurlands þann 11. mars 2002 var eftirfarandi fært til bókar:

3. Frumvarp til nýrra hafnarlaga.

Samgönguráðherra hefur lagt fram á Alþingi frumvarp til nýrra hafnalaga. Það byggir á álitni nefndar sem skipuð var í desember 1999. Hörður Blöndal hafnastjóri, sem var einn nefndarmanna, greindi frá þeirri vinnu sem hann tók þátt í ásamt mörgum öðrum við undirbúning frumvarpsins.

Borist hefur bréf frá samgöngunefnd Alþingis, dags. 19. febrúar sl. þar sem óskað er umsagnar um frumvarpið.

Stjórn HN fagnar fram komnu frumvarpi en vill koma eftirfarandi á framfæri:

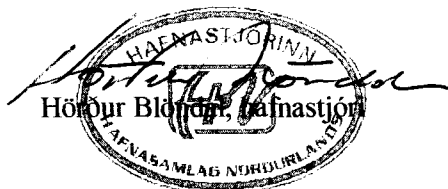
1. Að tryggt sé að öll hafnastarfsemi verði virðisaukaskattskyld.
2. Að kannaður verði sá möguleiki varðandi hafnareksturinn, að sömu skattareglur geti gilt þó svo um mismunandi rekstrarform væri að ræða.
3. Að í lögunum verði tekið á óreiðuskipum þannig, að tryggt sé, að hafnir þurfi ekki að sitja uppi með slík skip. Að mati stjórnar HN eru úrræðin í frumvarpinu ekki næg til að losna við skip, t.d. rússneska togarann Omnya úr höfninni á Akureyri, en þar hefur togarinn legið í hirðuleysi vel á fimmta ár. Í þessu sambandi er tekið undir og vísað til athugasemda Hafnasambands sveitafélaga við 22.gr. frumvarpsins.

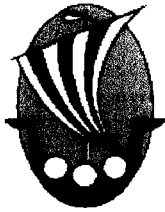
Á undanförunum árum hefur sú þróun átt sér stað, að flutningar um hafnir landsins hafa minnkað, mest vegna aukinna landflutninga en líka vegna þeirrar ákvörðunar skipafélaganna, að notast einungis við tvær hafnir fyrir flutninga til og frá landinu. Núverandi lagarammi sem hafnir starfa innan hefur ekki veitt höfnum nauðsynlegt svigrúm til að bregðast við þessari þróun.

Í núverandi kerfi er annarsvegjar hvatt til áframhaldandi uppbyggingar og fjárfestinga í höfnum en hinsvegar eru tekjumöguleikar hafna takmarkaðir með samræmdri gjaldskrá. Horft hefur verið framhjá rekstrarafkomu hafna. Fyrir flestar hafnir gildir, að óbreytt fjárfestingastefna skilar ekki auknum tekjum, rekstrarvandinn er vaxandi og að auki verður ekki lengur búið við samræmda gjaldskrá. Í frumvarpi til nýrra hafnalaga er verið að taka á þessum vandamálum m.a. með því að gefa höfnum meira rekstrarlegt frelsi og hvetja til hagræðingar og betri nýtingar fjárfestinga.

Þetta tilkynnist hér með

f.h. Hafnasamlags Norðurlands bs.





HÚSAVÍKURKAUPSTAÐUR

KETILSBRAUT 7-9 640 HÚSAVÍK sími 464-6100 kt.-640169-5599

Alþingi
Erindi nr. P 127/1134
komudagur 12.3.2002

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Húsavík 8. mars 2002
Tilvísun: 02020019

Efni: Umsögn bæjarráðs Húsavíkur um frumvarp til nýrra hafnalaga

Bæjarráð fjallaði um frumvarpið á fundi sínum 7.mars s.l.

Meðfylgjandi er umsögn bæjarráðs um frumvarpið.

Virðingarfyllst

Ólafur Þór Þorsteinsson

Umsögn um frumvarp til nýrra hafnarlaga

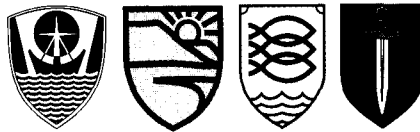
Bæjarráð Húsavíkur tekur undir umsögn Hafnasambands sveitarfélaga sem samþykkt var á aukafundi þess 1. mars s.l.

Bæjarráð vill sérstaklega benda á eftirfarandi atriði varðandi frumvarpið og vinnslu þess:

- Hér er um að ræða mál sem varðar breytta verkaskiptingu ríkis og sveitarfélaga og ber því að fjalla um frumvarpið og áhrif þess í samstarfsnefnd ríkisstjórnarinnar og Samb. ísl. sveitarfélag, sbr. 8. gr. samstarfssáttmála ríkis og sveitarfélaga.
- Það markmið frumvarpsins að draga verulega úr ríkisframlögum til hafnargerðar í landinu mun gera flestum höfnum landsins ókleyft að sinna nauðsynlegum endurnýjunarframkvæmdum. Þetta mun leiða til þess að hafnirnar – lífæðar sjávarbyggðanna – munu ekki geta sinnt hlutverki sínu varðandi löndun sjávarafla og aðstöðusköpun fyrir þá hafntengdu starfsemi sem sjávarútveginum fylgir. Afleiðingin verður enn frekari samþjöppun veiða og vinnslu með tilheyrandi veikingu, að ekki sé sagt hruni þeirra byggðarlaga sem undir verða í þeirri aðgerð.
- Í nýlega framkominni tillögu stýrihóps vegna gerðar samræmdrar samgönguáætlunar eru hafnir landsins, ásamt vegum og flugvöllum, skilgreindar sem einn af þremur megin þáttum samgöngukerfisins. Það er því óeðlilegt að taka einn þátt þess kerfis út og láta uppbyggingu hans ráðast af markaðslögmálum og getu einstakra sveitarfélaga til uppbyggingar sinna hafnarmannvirkja.
- Vegna hlutverks hafnanna í samgöngukerfi landsins er eðlilegt að samgönguáætlunin verði unnin og afgreidd áður en svo afdrifaríkar breytingar verða gerðar á stöðu hafnanna sem frumvarpið felur í sér.
- Í ljósi þess hve umfangsmikið málið er og að fram hafa komið mjög alvarlegar athugasemdir við það, bæði hvað varðar forsendur og einnig ýmis tæknileg atriði, telur bæjarráð Húsavíkur það ekki koma til greina að frumvarpið verði afgreitt á yfirstandandi þingi.

Samþykkt í bæjarráði Húsavíkur 7.mars 2002.

The image shows a handwritten signature in cursive script, which appears to read 'Einarinnar'. Below the signature is a circular official stamp. The stamp contains the text 'BÆJARRÁÐ HÚSAVÍKUR' around the perimeter and a central emblem. The signature and stamp are positioned over the bottom of the page.



Alþingi
Erindi nr. P/127/1726
komudagur 9.4.2002

ÍSAFJARÐARBÆR

Nefndasvið Alþingis,
samgöngunefnd Alþingis,
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík.

Ísafirði, 8. apríl 2002.

Efni: Umsögn um frumvarp til hafnarlaga 386. mál, heildarlög.

Með tilvísun til bréfs samgöngunefndar Alþingis dagsettur 19. febrúar s.l., fylgir hér á eftir umsögn Ísafjarðarbæjar, um frumvarp til hafnarlaga 386. mál, heildarlög, er samþykkt var á fundi hafnarstjórnar Ísafjarðarbæjar þann 26. mars s.l.

Umsögnin tekur til þriggja þátta.

1. Stuðningur ríkisvaldsins við nýframkvæmdir og endurnýjun hafnarmannvirkja fellur út verður frumvarpið að lögum. Varað er við því vegna fjárhagslegra áhrifa á Hafnir Ísafjarðarbæjar sem og flestar aðrar hafnir landsins. Glærur frá fyrirlestri Halldórs Halldórssonar, bæjarstjóra, á aukáþingi Hafnarsambands sveitarfélaga um ný hafnarlög, fylgja hér með.
2. Gjaldskrá verður ekki samræmd lengur. Lögð er áhersla á að aðlögun gefist til að taka upp fullkoman samkeppni í gjaldskrá, sé ekki hægt að komast hjá þessu ákvæði vegna EES reglna.
3. Skilgreining hafna verði endurskoðuð í nýjum lögum. Þó Ísafjarðarbær sé sameinað sveitarfélag þýðir það ekki að ódýrara sé að reka fjórar hafnir í einu sveitarfélagi en fjórum. Taka þarf tillit til samsetningar sveitarfélaga og gera t.d. Ísafjarðarbæ kleift að velja milli þess að reka Hafnir Ísafjarðarbæjar sem eina höfn eða fleiri.

Hjálagt sendum vér yður ljósrit af grein er byrt var í fréttablaðinu Bæjarins Besta á Ísafirði þann 4. apríl s.l., þar sem fjallað er um ný hafnarlög og m.a. rætt við Halldór Halldórsson, bæjarstjóra Ísafjarðarbæjar.

Virðingarfyllst,

Þorleifur Pálsson
- bæjarritari -

Grundartanga, 5. apríl 2002

Hr. form. Samgöngunefndar Alþingis
Guðmundur Hallvarðsson

Afrit: Iðnaðarráðuneytið b.t. Kristjáns Skarphéðinssonar

Íslenska járnblendifélagið hf. og Norðurál hf. vilja gera eftirfarandi athugasemdir við frumvarp til hafnalaga, sem stefnt er að afgreiða nú á þessu vorþingi.

1. Í ljósi umsvifa Grundartangahafnar telst hún án vafa í flokki þeirra hafna, sem reka má sem höfn skv. 3. tölul. 1. mgr. 8. gr. frumvarpsins.
2. VI. kafli frumvarpsins þ.e. 19. & 20. gr. fjallar um hafnir, sem ekki teljast til opinbers reksturs. Þar er m.a. fjallað um heimild til greiðslu arðs til eigenda að uppfylltum ákveðnum skilyrðum um handbært fé til viðhalds og endurnýjunar hafnarinnar.
3. Í ljósi VI. kaffla, sem í reynd er mjög stuttur, virðist ljóst að hér sé verið að skapa nýjan skattstofn til handa sveitarfélögum. Þetta líta stóriðjufyrirtækin á Grundartanga mjög alvarlegum augum. Hér getur verið um að ræða möguleika á skattheimtu af hálfu sveitarfélaganna, eigenda Grt.hafnar, til viðbótar við fasteignagjöld. Við gerð fjárfestingasamninga vegna uppbyggingar á svæðinu var ekki gert ráð fyrir þessum nýja skattstofni. Samkvæmt gildandi lögum ganga innheimt vörugjöld af inn- og útflutningi um Grundartangahöfn til reksturs og uppbyggingar aðstöðu og þjónustu við höfnina og er eigendum óheimilt að greiða sér arð eða flytja fjármuni á milli hafna á svæðinu.
4. Athugasemd við 8. grein frumvarpsins má skilja sem svo, að höfnum með sjálfsstjórn sé ekki heimilt að framselja rekstur sinn til annars rekstrarforms nema einhver samkeppni sé til staðar, annað hvort séu þær á samkeppnissvæði eða taki þátt í samkeppni með einum eða öðrum hætti. Okkur er ekki ljóst hvort þetta ákvæði gildi um Grundartangahöfn. Það stendur ekkert um þetta í sjálfu frumvarpinu og færi að okkar mati betur á því að taka þar skýrar til orða.
5. Það er ljóst að Grundartangahöfn hefur enga samkeppni. Stóriðjufyrirtækin á Grundartanga hafa fjárfest í búnaði, til losunar og lestunar skipa, sem staðsettur er á hafnarsvæðinu vegna starfsemi þeirra; búnaður sem ekki verður færður auk þess sem öil önnur fjárfesting á svæðinu miðar við notkun hafnarinnar. Fyrirtækin, sem hafa fjárfest fyrir yfir 40 milljarða króna á núverandi gengi geta ekki fært viðskipti sín til annarrar hafnar. Ljóst er að hagsmunir fyrirtækjanna eru miklum mun meiri en hagsmunir þeirra sem lagt hafa fé til byggingar Grundartangahafnar og er eindregið óskað eftir því að fullt tillit verði tekið til hagsmuna félaganna við setningu nýrra hafnalaga.

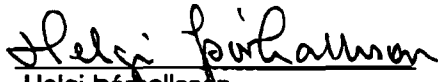
RG
HP

Undirritaðir vilja eindregið eiga fund með Samgöngunefnd Alþingis eða fulltrúum hennar við fyrsta hentugleika (áður en frumvarpið kemur til lokaafgreiðslu), til að geta betur gert grein fyrir afstöðu fyrirtækjanna til frumvarpsins. Jafnframt viljum við taka fram, að við erum í meginatriðum sammála þeim fyrirvara Friðriks Arngímssonar fulltrúa LIÚ o.fl., sem fram kemur í fylgiskjali IV með frumvarpinu.

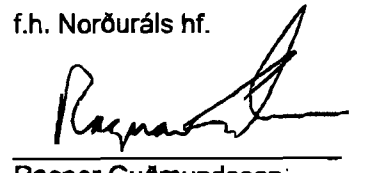
Afrit af þessu bréfi er sent til Iðnaðarráðuneytisins, en ráðuneytið ásamt Fjármálaráðuneytinu stóð að gerð fjárfestingasamninga við ÍJ og Norðurál.

Virðingarfyllt,

f.h. Íslenska járnblendifélagsins hf.


Helgi Þórhalsson
aðstoðarframkvæmdastjóri

f.h. Norðuráls hf.


Ragnar Guðmundsson
framkv.stj. fjármála- og stj.sviðs

Grundartanga, 5. apríl 2002

Hr. form. Samgöngunefndar Alþingis
Guðmundur Hallvarðsson

Afrit: Iðnaðarráðuneytið b.t. Kristjáns Skarphéðinssonar

Íslenska járnblendifélagið hf. og Norðurál hf. vilja gera eftirfarandi athugasemdir við frumvarp til hafnalaga, sem stefnt er að afgreiða nú á þessu vörpingi.

1. Í ljósi umsvifa Grundartangahafnar telst hún án vafa í flokki þeirra hafna, sem reka má sem höfn skv. 3. tölul. 1. mgr. 8. gr. frumvarpsins.
2. VI. kafli frumvarpsins þ.e. 19. & 20. gr. fjallar um hafnir, sem ekki teljast til opinbers reksturs. Þar er m.a. fjallað um heimild til greiðslu arðs til eigenda að uppfylltum ákveðnum skilyrðum um handbært fé til viðhalds og endurnýjunar hafnarinnar.
3. Í ljósi VI. kafla, sem í reynd er mjög stuttur, virðist ljóst að hér sé verið að skapa nýjan skattstofn til handa sveitarfélögum. Þetta líta stóriðjufyrirtækin á Grundartanga mjög alvarlegum augum. Hér getur verið um að ræða möguleika á skattheimtu af hálfu sveitarfélaganna, eigenda Grt.hafnar, til viðbótar við fasteignagjöld. Við gerð fjárfestingasamninga vegna uppbyggingar á svæðinu var ekki gert ráð fyrir þessum nýja skattstofni. Samkvæmt gildandi lögum ganga innheimt vörugjöld af inn- og útflutningi um Grundartangahöfn til reksturs og uppbyggingar aðstöðu og þjónustu við höfnina og er eigendum óheimilt að greiða sér arð eða flytja fjármuni á milli hafna á svæðinu.
4. Athugasemd við 8. grein frumvarpsins má skilja sem svo, að höfnum með sjálfsstjórn sé ekki heimilt að framselja rekstur sinn til annars rekstrarforms nema einhver samkeppni sé til staðar, annað hvort séu þær á samkeppnissvæði eða taki þátt í samkeppni með einum eða öðrum hætti. Okkur er ekki ljóst hvort þetta ákvæði gildi um Grundartangahöfn. Það stendur ekkert um þetta í sjálfu frumvarpinu og færi að okkar mati betur á því að taka þar skýrar til orða.
5. Það er ljóst að Grundartangahöfn hefur enga samkeppni. Stóriðjufyrirtækin á Grundartanga hafa fjárfest í búnaði, til losunar og lestunar skipa, sem staðsettur er á hafnarsvæðinu vegna starfsemi þeirra; búnaður sem ekki verður færður auk þess sem öll önnur fjárfesting á svæðinu miðar við notkun hafnarinnar. Fyrirtækin, sem hafa fjárfest fyrir yfir 40 milljarða króna á núverandi gengi geta ekki fært viðskipti sín til annarrar hafnar. Ljóst er að hagsmunir fyrirtækjanna eru miklum mun meiri en hagsmunir þeirra sem lagt hafa fé til byggingar Grundartangahafnar og er eindregið óskað eftir því að fullt tillit verði tekið til hagsmuna félaganna við setningu nýrra hafnalaga.

Undirritaðir vilja eindregið eiga fund með Samgöngunefnd Alþingis eða fulltrúum hennar við fyrsta hentugleika (áður en frumvarpið kemur til lokaafgreiðslu), til að geta betur gert grein fyrir afstöðu fyrirtækjanna til frumvarpsins. Jafnframt viljum við taka fram, að við erum í meginatriðum sammála þeim fyrirvara Friðriks Arngrímssonar fulltrúa LIÚ o.fl., sem fram kemur í fylgiskjali IV með frumvarpinu.

Afrit af þessu bréfi er sent til Lónaðarráðuneytisins, en ráðuneytið ásamt Fjármálaráðuneytinu stóð að gerð fjárfestingasamninga við ÍJ og Norðurál.

Virðingarfyllst,

f.h. Íslenska járnblendifélagsins hf.

f.h. Norðuráls hf.

Helgi Þórhallsson
aðstoðarframkvæmdastjóri

Ragnar Guðmundsson
framkv.stj. fjármála- og stj.sviðs



Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík.

Alþingi
Erindi nr. **P** 127/1127
komudagur 12.3.2002

Tilvís: LHG/103/9.6./HH/sig
11. mars 2002.

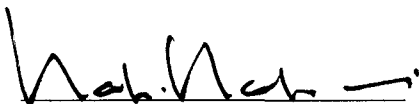
**Umsögn Landhelgisgæslu Íslands um frumvarp
til hafnalaga 386. mál, heildarlög.**

Landhelgisgæslan gerir eftirtaldar athugasemdir við 11. og 17. gr. laganna:

Það er alþjóðleg hefð fyrir því að skip í eigu ríkis greiði ekki hafnargjöld. Í dag greiða varðskip einungis fyrir vatn og móttöku.

Eftirfarandi setningu mætti bæta við framangreindar lagagreinar:

Varðskip og vitaskip eru undanþegin hafnargjöldum.


Hafsteinn Hafsteinsson
forstjóri.



LANDSSAMBAND ÍSLENSKRA ÚTVEGSMANNA

THE FEDERATION OF ICELANDIC FISHING VESSEL OWNERS.



HAFNARHVOLI, TRYGGVAGÖTU 11 · P.O.BOX 893 · REYKJAVÍK · TEL. 354-550 9500 · TELEFAX 354-550 9501

Nefndasvið Alþingis
v/samgöngunefndar,
Þórshamri v/Templarasund,
150 Reykjavík

nefnadasvid@althingi.is

Alþingi
Erindi nr. Þ 127/1528
komudagur 27.3.2002

Reykjavík, 25. mars 2002

Efni: Umsögn um frumvarp til hafnalaga.

Þann 9. desember 1999 skipað samgönguráðherra nefnd til að "undirbúa og semja frumvarp til nýrra hafnalaga." Í nefndina voru skipaðir Einar K. Guðfinnsson alþingismaður, formaður, Árni Þór Sigurðsson, formaður Hafnasambands sveitarfélaga, Guðmundur Bjarnason, bæjarstjóri Fjarðabyggðar, Hörður Blöndal, hafnarstjóri Hafnasamlags Norðurlands, og Kristinn Jónasson, bæjarstjóri Snæfellsbæjar. Eins og af upptalningunni sést að af 5 nefndarmönnum voru 4 skipaðir sem fulltrúar eiganda hafnanna. Enginn fulltrúi frá notendum hafnanna var skipaður í nefndina. Landssamband íslenskra útvegsmanna fór þess á leit við ráðherra að fulltrúi útgerðarinnar yrði skipaður í nefndina og féllst hann á það enda yrði um sameiginlegan fulltrúa LÍÚ, SÍK og LS að ræða. Þessir aðilar ákváðu að undirritaður yrði fulltrúi þeirra í nefndinni og þann 15. mars 2000 staðfesti ráðherra þá skipan.

Þó í nefndarstarfinu hafi verulegt tillit verið tekið til röksemda notenda hafnanna í ýmsum atriðum blasir við að þar var ekkert jafnvægi í áhrifum notenda og eigenda hafnanna. Enda fór svo að fulltrúi LÍÚ, SÍK og LS gat ekki staðið að frumvarpinu eins og það var afgreitt af hafnalaganefndinni og skrifaði undir það með eftirfarandi fyrirvara:

"Ég tel að í frumvarpinu sé ekki nægjanlega gætt að hagsmunum neytenda (sic - á að vera notenda) hafnanna og á það sérstaklega við um aðila sem hafa byggt upp umfangsmikla og dýra aðstöðu við hafnir og eiga ekki raunverulegan kost á öðru en kaupa þjónustu viðkomandi hafnar. Þar verður ekki um raunverulega samkeppni að ræða heldur einokun hafnanna. Ég legg til að í frumvarpið verði tekið upp ákvæði sem skyldi sveitarfélög til að bjóða hafnarmannvirki sem hafa verið nýtt af einum eða fáum aðilum þeim til kaups. Jafnframt verði kveðið á um hvernig þeim sem kaupa slík mannvirkri verði, gegn gjaldi, skylt að veita öðrum aðilum aðgang að þeim eins og aðstæður leyfa. Þá verði ákvörðun um verðlagningu þessara mannvirkja mörkuð í lögum og í því sambandi verði m.a. litið fram hjá ríkisframlagi til þeirra. Að auki verði þátttaka kaupendanna í sameiginlegum kostnaði skilgreind.

Ég get ekki fallist á að ráðherra skuli ætlað að hækka gjöld hafnanna áður en gjaldtakan verður gefin frjálts. Ég tel að þar sem ákveðið hefur verið að falla frá samræmdri gjaldskrá beri að gera það strax við gildistöku laganna og að ekki verði um lögbvingaðar hækkunar ræða. Verði það hins vegar gert er mikilvægt að þar sem ekki er þörf hækkunar verði skýrt ákveðið að gjöld verði ekki hækkuð og að þar sem gjöldin eru of há verði þau lækkuð strax við gildistöku laganna."

Rétt er að undirstrika að þarna er í höfuðatriðum um almennan fyrirvara að ræða sem felst í orðunum "Ég tel að í frumvarpinu sé ekki nægjanlega gætt að hagsmunum neytenda (sic) hafnanna....." Þessi aðferð var valin í stað þess að gera athugasemdir við hvaðeina sem fulltrúi LÍÚ, SÍK og LS hafði gert í nefndarstarfinu og gat ekki samþykkt. Tvö höfuðatriði voru síðan sérstaklega undirstrikuð eins og fram kemur í fyrirvaranum. Reyndar var afstöðunnar og fyrirvarans fyrir mistök í engu getið í frumvarpi samgönguráðherra til hafnalaga sem upphaflega var lagt fram á Alþingi en úr því hefur verið bætt.

Pegar hafnamál á Íslandi eru skoðuð er margs að gæta. Hafnalaganefndin studdist í starfi sínu m.a. við dönsku hafnalögin en þess verður að geta að aðstæður í Danmörku og á Íslandi eru um margt mjög ólíkar sem taka verður tillit til. Í Danmörku eru tiltölulega fáar fiskihafnir meðan á Íslandi er þær mjög margar. Hafnir eru stór hluti af innviðum íslensks samfélags og gegna þá ekki aðeins þjónustuhlutverki við útgerðir heldur eru forsenda fyrir byggð víða á landinu. Þá hafa hafnir mikilvægu samgöngu- og öryggishlutverki að gegna og er í því sambandi nærtækt að nefna Vestmannaeyjagosið og hina hörmulegu atburði sem urðu á Súðavík og Flateyri fyrir fáum árum. Gríðarlegar breytingar hafa orðið á hlutverki hafnanna hvað vöruflutninga varðar vegna stóraukinna flutninga með bílum í stað skipa. Ekki er óeðlilegt að litið verði til þess að mun færri hafnir hafa tekjur af inn- og útflutningi frá því sem var fyrir aðeins fáum árum.

Sjávarútvegsfyrirtæki hafa byggt upp starfsemi sína víða um land og stór þáttur í starfsemi þeirra og rekstrarumhverfi eru hafnirnar. Hafnarframkvæmdir hafa verið ríkisstyrktar og ákvarðanir um uppbyggingu hafna hafa á stundum verið því marki brenndar að ekki hefur farið saman að þeir sem ákvarðanirnar hafa tekið hafi greitt kostnaðinn af þeim. Sjávarútvegsfyrirtækin hafa tekið ákvarðanir sínar með núverandi fyrirkomulag í huga og útilokað er að ákveða róttækar breytingar á hafnalögum, sem m.a. felast í að leggja kostnaðinn á þau, nema taka tillit til þessa. Því er það erfiðasta verkefnið við breytingu á hafnalögum að gera skil milli fortíðar og framtíðar að þessu leyti. Við teljum að þessa sé ekki nægjanlega gætt í frumvarpinu. Rekstur hafna og hafnarmannvirkja ekki einkamál útgerðarinnar og ljóst er að margar hafnir hafa ekki rekstrarforsendur. Sjávarútvegurinn stendur með beinum og óbeinum hætti undir stórum hluta skatttekna ríkisins og ekki er óeðlilegt að þær verði í ríkari mæli nýttar til að aðstoða sveitarfélög við rekstur hafnanna en gert er ráð fyrir í frumvarpinu. Við teljum því að útvíkka beri þær heimildir sem veittar eru í 24. gr. frumvarspsins þannig að þær nái til fleiri hafna en þar er gert ráð fyrir.

Þær breytingar sem lagðar eru til í frumvarpinu kunna að hafa í för með sér gríðarleg áhrif á byggð í landinu gangi þær óbreyttar fram. Ekki verður hér reynt að leggja mat á það hvað hafnagjöldin þurfa að hækka mikið, á þeim stöðum þar sem tekjur eru ekki nægar, til að þær útgerðir sem ekki eru bundnar að landa í eigin vinnslur hætti að landa aflanum í heimabyggð. Gerist það er viðbúið að grundvöllur ýmissa

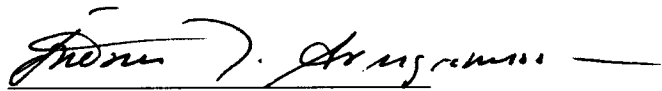
Þjónustufyrirtækja á viðkomandi stöðum beri varanlegan hnekki. Þegar skipin hætta að koma í heimahöfn er líklegt að skipverjarnir telji hag sínum betur borgið með búsetu þar sem þau landa og þannig geta afleiðingarnar orðið keðjuverkandi.

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir að notendur hafnanna eigi kost á samkeppni. Þetta er einfaldlega rangt í mörgum tilvikum. Nærtækast er að taka dæmi af fyrirtækjum sem veiða og vinna uppsjávarfisk. Ekki þarf að hafa mörg orð um að þar verður ekki um val að ræða, fiskimjölsverksmiðjur verða ekki fluttar þó hafnargjöldin verði margfölduð og við teljum útilokað að eiga það undir samkeppnisyfirvöldum hvort viðkomandi hafnir misnoti aðstöðu sína. Við teljum að nauðsynlegt sé að tryggja betur, en gert er í frumvarpinu, hagsmuni notenda og þá sérstaklega þeirra sem búa við einokunaraðstöðu hafnanna. Það er því lágmarkskrafa að notendum hafnanna verði gefinn kostur á að kaupa hafnarmannvirki eins og fram kemur í fyrirvara fulltrúa LÍÚ, SÍK og LS. Þá er rétt að hafa ákvæði um forkaupsrétt notenda verði hafnir seldar síðar hvort sem um sölu mannvirkja eða hlutafjár verður að ræða.

Við leggjumst alfarið gegn því að ráðherra verði falið að hækka gjöld á notendur hafnanna og eins og gert er ráð fyrir í bráðabirgðaákvæði I í frumvarpinu. Í þessu samhengi er vert að benda á að vegna kjarasamninga LÍÚ og Vélstjórafélags Íslands á síðasta ári hefur fiskverð á helstu botnfisktegundum í beinum viðskiptum hækkað um og yfir 40% frá síðasta hausti sem leiðir til sömu hækkunar á aflagjöldum. Þá hefur verð ýmissa sjávarafurða s.s. uppsjávarfiska hækkað umtalsvert með tilheyrandi tekjuaukningu hafnanna.

Virðingarfyllst,

f.h. Landssambands ísl. útvegsmanna



Friðrik Jón Arngrímsson framkvæmdastjóri



LANDSSAMBAND
smábátæigenda

KLAPPARSTÍG 27 PÓSTHÓLF 163
121 REYKJAVÍK SÍMI 552 7922
PÓSTFAX 562-6590

Alþingi
Erindi nr. P 127/195
komudagur 13.3.2002

12. mars 2002

Samgöngunefnd Alþingis
Guðmundur Hallvarðsson formaður

Efni: Frumvarp til hafnalaga.

Landssamband smábátæigenda (LS) ítrekar framkomna bókun sbr. fylgiskjal nr IV í frumvarpinu. Jafnframt gerir LS athugasemdir í þremur liðum ásamt hugleiðingum sem fram koma í inngangi.

Inngangur

Á undanförunum árum hafa átt sér stað miklar endurbætur á hafnaraðstöðu fyrir smábáta. Stórstígasta uppgötvunin á því sviði hafa verið flotbryggjur þar sem hverjum bát er afmarkað sitt stæði. Aðgangur að flotbryggjunum hefur svo verið óheimill öðrum en aðstöðuna nota. Gjaldtaka fyrir þessa aðstöðu hefur verið sanngjörn. Ennfremur hefur á öllum stærri hafnarsvæðum fyrir smábáta verið komið upp aðstöðu til að taka bátana upp í formi steiptar skábrautar, þannig að auðvelt hefur verið að renna bátavagni niður og sigla bátunum inn í og draga vagn með báti á á land. Undanskilið með þessa aðstöðu hefur þó verið hér í Reykjavík, en þar hefur skábrautin ekki leyst hýfinguna af hólmi.

Þar sem nú hefur verið þrengt að veiðirétti smábáta (kvótasetning þorskaflahámarksbáta) má búast við að ekki verði fjölgun í þeirra hópi. Gera má því ráð fyrir að nýframkvæmdir við hafnaraðstöðu smábáta verði í lágmarki næstu árin, en stöðugt unnið að endurbótum og fyrirkomu nýrra þjónustubátta.

Hin mikla uppbygging sem leitt hefur af sér góða aðstöðu fyrir smábáta hefur einnig orðið til þess að tjón í höfnum hafa minnkað og þar með öryggi aukist.

Þegar horft er til framanritaðs er ekki nema von að spurt sé, hvort ástæða sé til að fella úr gildi stjórnun sem leitt hefur til þessara farsælu þátta.

Athugasemdir

- I. Sökum smæðar sinnar er ekki raunhæft að smábátæigendur geti flutt sig milli hafna og þannig stuðlað að virkri samkeppni hvað varðar gjaldtöku.

- II. Í 11. gr. frumvarpsins kemur fram að „samanlagðar tekjur af álögðum gjöldum skv. 1. og 2. tölul. mega ekki vera hærri en sem nemur kostnaði við að reka höfnina.“ 1. og 2. tölul. fjalla um skipa- og vörugjöld. Ákvæði þetta er síðan ítrekað í 17. gr. og orðast svo: „Skipa- og vörugjöldum skal varið til reksturs hafnarinnar. Samanlagðar tekjur af álögðum gjöldum skv. 1. og 2. tölul. 1. mgr. mega ekki vera hærri en sem nemur kostnaði við að reka höfnina skv. 5. tölul. 3. gr.“ 5. tölul. 3. gr. er svohljóðandi: „Rekstur hafnar í lögum þessum táknar að byggja, reka, viðhalda og endurnýja hafnarmannvirki.“ Skilningur undirritaðs á þessum tilvitnunum er sá að um er að ræða kostnað sem til fellur frá og með gildistöku laganna 1. júní nk. Nauðsynlegt er að slíkt komi skýrar fram í lögum eða umsögnum tilv. greina.
- III. Undirritaður telur að með samþykkt þessa frumvarps sé rekstri margra skuldsettra hafna stefnt í hættu. Í frumvarpinu er, eins og rækilega er gerð grein fyrir í II. kafla þessarar umsagnar, ekki gert ráð fyrir að gjaldtaka hafna taki mið af stöðu þeirra við gildistöku laganna. Því er veruleg hættu á að vandræði skapist þegar ríkisframlagi sleppir.

Virðingarfyllt
fh. Landssambands smábátæigenda


Örn Pálsson framkvæmdastjóri

Alþingi
Erindi nr. P 127/1196
komudagur 13.3.2002



Samgöngunefnd Alþingis
Ágúst Geir Ágústsson
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

11. mars 2002
Snr. 004/BS

Efni: Umsögn um frumvarp til hafnalaga

Vísað er til bréfs dags. 25. febrúar sl. þar sem óskað er umsagnar Náttúruverndar ríkisins um hjálgt frumvarp til hafnalaga.

Markmiðum þessarar lagasetningar er lýst svohljóðandi í fylgiskjali V.: “Tilgangur frumvarpsins er að færa stjórn hafna og ábyrgð á rekstri þeirra til sveitarjórnar (svo)” Náttúruvernd ríkisins telur að ekki sé gerð í ofangreindu frumvarpi tilraun til að skilja að þau mörgu og oft andstæðu hlutverk sem sveitarstjórnnum er ætlað að sinna þegar um hafnaframkvæmdir er að ræða.

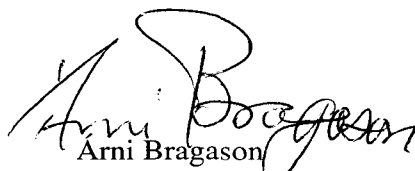
Ein og sama sveitarstjórn er orðin framkvæmdaaðili, námurétthafi, umsagnaraðili, leyfisveitandi og eftirlitsaðili auk þess að vera stjórnandi og eigandi hafnamannvirkja að framkvæmdum loknum.


Náttúruvernd ríkisins er í mörgum tilfellum umsagnaðili vegna hafnaframkvæmda auk þess sem stofnuninni er ætlað að hafa eftirlit með efnistöku á landi.

Það gæti reynst erfitt að sinna þessu hluverki á þann hátt sem löggjafinn hefur gert ráð fyrir ef sveitarstjórn er einnig framkvæmdaaðili, sbr. 49. gr. laga nr. 44/1999 um Náttúruvernd, en þar segir m.a.: “Sé frágangur ekki í samræmi við áætlun um efnistöku, sbr. 48. gr., getur Náttúruvernd ríkisins gefið námurétthafa fyrirhafi um að ljúka frágangi innan tiltekins frests....Berir aðgerðir Náttúruverndar ríkisins skv. 2. mgr. ekki árangur **skal sveitarstjórn ganga frá efnistökusvæði á kostnað námurétthafa....**”

Náttúruvernd ríkisins telur illmögulegt fyrir fámenn sveitarfélög að sinna þeim mörgu og mismunandi hlutverkum sem þeim er ætlað skv. ofangreindu frumvarpi. Hættan á hagsmunaárekstrum myndi minnka verulega ef hluti ábyrgðar á framkvæmdatíma væri t.d. færður frá sveitarfélögu til Siglingastofnunar Íslands sem annast þátt ríkisins í framkvæmd hafnalaga.

Virðingarfyllt


Arni Bragason
forstjóri


Björn Stefánsson
sérfræðingur

NÁTTÚRUVERND RÍKISINS / NATURE CONSERVATION AGENCY
SKÚLAGATA 21, 101 REYKJAVÍK, ÍSLAND

SÍMI / PHONE: (+354) 570 7400 FAX: (+354) 570 7401 NETFANG: naturuvernd@naturuvernd.is

HEIMASÍÐA: <http://www.naturuvernd.is> KENNITALA: 441096-2409

Náttúruvernd ríkisins



Alþingi
Erindi nr. P 127/1132
komudagur 12.3.2002

Reykjavík, 8. mars 2002

Samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Varðar: Umsögn um frumvarp til hafnalaga, 386. mál 127. löggjafarþings

Í bréfi dagsettu 19. febrúar er óskað umsagnar Óliudreifingar ehf. á frumvarpi til hafnalaga.

Um er að ræða heildarlöggjöf um hafnarmál að ræða og snertir það félagið á margvíslegan hátt. Í fyrsta lagi rekur félagið höfn í Hvalfirði. Í öðru lagi er félagið einn stærsti viðskiptavinur margra hafna og í þriðja lagi sinnir félagið margvíslegri þjónustu á nánast öllum höfnum landsins.

Í fyrsta skipti eru sett lög um rekstur allra hafna og verður það að teljast eðlilegt að sambærilegur rammi sé um rekstur einkarekinna hafna og hafna í eigu sveitarfélaga og samræmdar kröfur gerðar til þeirra varðandi öryggis- og mengunarmál.

Í 5. grein segir að byggingaleyfi falli úr gildi ef framkvæmdir eru ekki hafnar innan 2ja ára. Samkvæmt 27. grein gildandi skipulags- og byggingalaga nr 73/97 fellur það úr gildi ef framkvæmdir eru ekki hafnar innan 12 mánaða og stangast þetta því á við þau lög. Eins er ekki hægt að sjá að lögð hafi verið fram breytingartillaga á 36. grein skipulags- og byggingarlaga sem nauðsynleg er til að gæta samræmis varðandi gildissvið þeirra laga. Sömuleiðis þarf að hafa í huga að 2. grein byggingarreglugerðar og 1.3. grein skipulagsreglugerðar þurfa einnig að breytast til samræmis.

Í 8. grein er hafnarstjórnnum sem starfa samkvæmt lögum þessum gert skylt að senda Siglingastofnun ársreikninga sína árlega. Gagnvart höfnum í einkaeigu sem engra styrkja njóta frá hinu opinbera sbr 19. grein, er hér um algerlega óskiljanlegt ákvæði að ræða. Að sjálfsgöðu eiga hafnir að uppfylla sömu kröfur til öryggis og umhverfis, óháð rekstrarformi, en ekki er hægt að sjá að Siglingastofnun hafi nokkra ástæðu til að fá afhenta ársreikninga þeirra fyrirtækja sem reka hafnir, enda um viðkvæmar viðskiptaupplýsingar að ræða, sem ekki er eðlilegt að dreifa að óþörfu. Eðlilegt er hins vegar að hafnir sem njóta ríkisstyrkja sé skylt að gera grein fyrir fjárreiðum sínum og að sjálfsgöðu gilda samkeppnislög um þennan rekstur.

Óeðlilegt er einnig að gera kröfu um að lagt verði til hliðar fjármagn samkvæmt nánari ákvæðum í ósettum reglugerðum til að tryggja fjármagn til fullnægjandi viðhalds og endurnýjunar. Ástand hafna og hafnarmannvirkja á ávallt að vera með þeim hætti að öryggi sé tryggt, óháð fjárhagsstöðu sbr 7. grein og má því segja að þetta ákvæði veiki þá kröfu ef hallarekstur er á höfninni þar sem hluthafar geti vanrækt viðhald í skjóli lélegs fjárhags með vísan til þessa ákvæðis, enda þeim

Oliudreifing ehf

Pósthólf 4230 · 124 Reykjavík · Sími 550 9900 · Fax 550 9999

einungis í undantekningartilfellum heimilt að skjóta auka fjármagni til viðhalds sbr 18. grein.

Í 16. grein segir að tekjum og eignum hafnarsjóðs megi einvörðungu verja í þágu hafnarinnar og í 11., 17. grein segir að samanlagðar tekjur megi ekki vera hærrí en sem nemur kostnaði við að reka höfnina. Þessi ákvæði eru ónákvæm og gefa hafnarsjóðum möguleika á að láta einn hluta reksturs hafna niðurgreiða annan, t.d. að hafnargjöld fiskiskipa séu niðurgreidd með vörugjöldum af olíu sem ekki er ætluð til notkunar í viðkomandi höfn heldur jafnvel samkeppnishöfn og eins að önnur starfsemi en bein hafnarstarfsemi, t.d. löndunarþjónusta sé seld á undirverði til að laða ákveðna starfsemi að og aðrir tekjupóstar látnir bera kostnaðinn. Er því lagt til að í 17. grein sé kveðið á um að einstakir þættir rekstrarins skuli vera aðskildir í bókhaldi og gerð krafa um að þeir séu sjálfbærir og standi undir raunverulegum kostnaði við þá þjónustu sem veitt er.

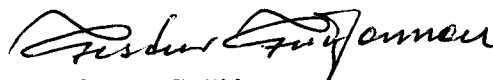
Eins er nauðsynlegt að setja inn í 11. og 17. grein ákvæði um að höfnum sé ekki heimilt að innheimta gjöld fyrir aðra þjónustu en þá sem sannanlega er veitt og óskað hefur verið eftir, svo sem hafnsögugjöld, dráttarbatþjónustu, sorphirðugjald og festargjöld, sem oft á tíðum hefur verið innheimt án þess að nein þjónusta liggi þar að baki og ætti að vera á valdi viðskiptavinar að óska eftir henni, svo fremi sem það stofni öryggi ekki í hættu.

Í 20 grein segir að höfn, sem rekin er skv 3. tölul 1. mgr 8. grein og er að meirihluta til í eigu sveitarfélags er heimilt að reka höfnina, hafntengda atvinnuaðstöðu og hafntengda þjónustu án takmarkana. Ef greinin er lesin ein og sér má skilja hana þannig að hafnir sem eru í minnihlutaeigu sveitarfélaga megi ekki reka nema með takmörkunum, sem getur ekki verið ætlunin og ekki í samræmi við athugasemdir með frumvarpinu. Réttara væri að orða greinina eins og segir í athugasemdum, þ.e.a.s. að höfn sem er í minnihlutaeigu sveitarfélags eða í eigu einkaaðila sé heimill rekstur án takmarkana, meðan rekstur hafna sem eru í meirihlutaeigu sveitarfélaga skuli takmarkaður við rekstur hafnarinnar, hafntengda atvinnuaðstöðu og hafntengda þjónustu. Þetta þarf að vera skýrt svo ekki þurfi að stofna sérstakt rekstrarfélag um rekstur einkahafna, með því óhagræði og aukavinnu sem því fylgir.

Að öðru leyti gerir félagið ekki athugasemdir við frumvarp þetta sem þarfnast greinilega talsverðra endurbóta.

Virðingarfyllst

f.h. Olíudreifingar ehf.,



Gestur Guðjónsson

Umhverfis- og öryggisfulltrúi

Smíðjuvegi 68-70
200 Kópavogi
Sími 510 1500
Fax 510 1509

Alþingi
Erindi nr. P 127/903
komudagur 26. 2. 2002



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Alþingi - Samgöngunefnd
Ágúst Geir Ágústsson
150 REYKJAVÍK

2002020089

211

22. febrúar 2002

Málefni: Frumvarp til hafnalaga, 386. mál.

Vísað er til bréfs yðar dagsett 19. febrúar 2002 þar sem óskað er umsagnar um hjálagt frumvarp til hafnalaga, 386. mál. Póst- og fjarskiptastofnun hefur farið yfir frumvarpið en telur þar ekki vera að finna nein ákvæði sem snerta eftirlitsskyldu stofnunarinnar. Stofnunin óskar þess vegna ekki eftir því að gera athugasemdir.

Virðingarfyllst,

Guðstav Arnar



RAUFARHAFNARHREPPUR

Aðalbraut 2 · 675 Raufarhöfn · Sími 465 1151 · Fax 465 1121

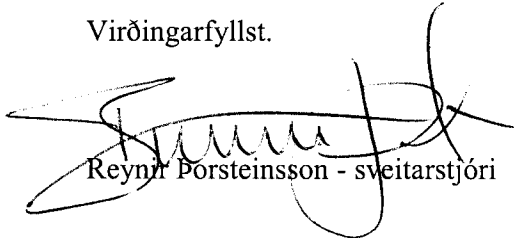
Alþingi
Erindi nr. Þ 127/2114
komudagur 10.5.2002

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Raufarhöfn 07.05.2002.

Sveitarstjórn Raufarhafnarhrepps tók fyrir á fundi sínum 23. apríl s.l. frumvarp til hafnarlaga, 386. mál. Sveitarstjórn tekur undir þær athugasemdir sem komið hafa fram um umrædd lög á ársfundi hafnarsambands sveitarfélaga svo og þær athugasemdir sem fram koma frá Vopnafjarðarhreppi um málið.

Virðingarfyllst.



Reynir Þorsteinsson - sveitarstjóri



Reykjavík, 12. mars 2002

R02020115

175

ÓJ/jb

Alþingi - Samgöngunefnd

150 REYKJAVÍK

Frumvarp til hafnalaga - umsögn

Á fundi borgarráðs í dag var lögð fram umsögn borgarlögmanns frá 4. þ.m. um frumvarp til hafnalaga, sbr. bréf samgöngunefndar Alþingis frá 19. f.m.

Borgarráð samþykkti umsögnina, sem fylgir í ljósriti.

Ingibjörg Sólrún Gísladóttir

Afrit:
Borgarlögmaður



Til borgarráðs.

Umsögn um frumvarp til hafnalaga.

Með bréfi dagsettu 19. febrúar s.l. óskað samgöngunefnd Alþingis umsagnar Reykjavíkurborgar um frumvarp til hafnalaga. Í athugasemdum með frumvarpinu er þess getið að í frumvarpinu séu mörg nýmæli sé mið tekið af nógildandi hafnalögum. Þau helstu eru eftirfarandi að því er fram kemur í athugasemdunum:

1. Gert er ráð fyrir að samræmd gjaldskrá hafna verði aflögð og ákvæði samkeppnislaga gildi um gjalddöku þeirra.
2. Leyft verður að reka hafnir undir fleiri rekstrarformum, þ.m.t. undir hlutafélagaförminu, þó að ákveðnum skilyrðum uppfylltum.
3. Gert er ráð fyrir að frumvarpið taki til allra hafna sem reknar eru í atvinnuskyni.
4. Móttökuskylda hafna er skilgreind.
5. Ríkisafskipti af höfnum eru minnkuð en áfram er gert ráð fyrir að lagfæringar og viðhald á skjólgörðum sé greitt að hluta til úr ríkissjóði.
6. Framtíð smærri hafna er betur tryggð en í nógildandi lögum.
7. Önnur stjórnvaldsafskipti af höfnum eru betur skilgreind.

Rétt er að taka undir þau meginmarkmið, sem að er stefnt með frumvarpinu, þ.e. afnám samræmdrar gjaldskrár og aukinnar samkeppni í hafnarrekstri. Hvort tveggja eru markmið sem Reykjavíkurborg, eigandi Reykjavíkurhafnarar, tekur undir.

Eftir yfirlestur frumvarps er þó nauðsynlegt að Alþingi taki eftirfarandi til skoðunar.

Orðskýringar í 3. gr. eru ekki tæmandi og í sumum tilvikum ófullnægjandi. Má sem dæmi nefna að hafnarsvæði er ekki skilgreint, þó svo um það sé fjallað í frumvarpinu, og skilgreining á rekstri hafnar er alltof þröng og hafntengd þjónusta er í sjálfu sér ekkert annað en hluti af rekstri hafnar. Þá eru ýmis hugtök ekki skýrð, svo sem hugtakið opinbert fyrirtæki, hafnasamlög, samkeppnissvæði o.fl.

Frumvarpið gerir ráð fyrir þrenns konar rekstrarformi og flokkun hafna.

Í fyrsta lagi: Höfn án sjálfstjórnar í eigu sveitarfélags.

Í öðru lagi: Höfn með sjálfstjórn í eigu sveitarfélags.

Í þriðja lagi: Hafnir sem ekki teljast til opinbers reksturs.

Til síðastnefnda flokksins heyra hlutafélög, einkahlutafélög, sameignarfélög eða einkaaðilar með sjálfstæðan rekstur.

Af frumvarpinu verður ráðið að samkeppni eigi að ríkja milli hafna, að samkeppnissjónarmið eigi að vera ráðandi og að samkeppnislög geti gilt um verðlagningu hafna. Samkvæmt frumvarpinu getur rekstur hafnar annars vegar verið á sviði opinbers réttar eða hins vegar á sviði einkaréttar. Á þessum rekstrarformum er mikill munur og geta þau aldrei keppt á jafnræðisgrunni. Fyrir það fyrsta eru sveitarfélög og stofnanir/fyrirtæki þeirra undanþegin tekjuskatti og eignaskatti.

Fyrirtæki á sviði einkaréttar, þar með talin hlutafélög og sameignarfélög í eigu sveitarfélaga greiða tekjuskatt og eignaskatt. Opinber rekstur hefur verið skilgreindur sem þjónusta þar sem gjöldum er ætlað að standa undir kostnaði. Einkarekstur er hins vegar í ágóðaskyni og er rekstrinum almennt ætlað að skila eiganda sínum arði. Sveitarfélög bera ótakmarkaða ábyrgð á hinum opinbera rekstri en er óheimilt að ábyrgjast skuldbindingar fyrirtækja á sviði einkaréttar, þ.á.m. slíkra fyrirtækja sveitarfélaga.

Í þessu sambandi er nauðsynlegt að taka til skoðunar 61. gr. samningsins um Evrópska efnahagssvæðið, sbr. lög 2/1993, en í 1. mgr. þeirrar greinar kemur fram eftirfarandi meginregla: *Ef ekki er kveðið á um annað í samningi þessum er hvers kyns aðstoð, sem aðildarríki EB eða EFTA-ríki veitir eða veitt er af ríkisfjármunum og raskar eða er til þess fallin að raska samkeppni með því að ívilna ákvæðnum fyrirtækjum eða framleiðslu ákvæðinna vara, ósamrýmanleg framkvæmd samnings þessa að því leyti sem hún hefur áhrif á viðskipti milli samningsaðila.* Samkvæmt athugasemdum með framangreindu ákvæði nær skilgreining á ríkisstyrkjum yfir bein fjárframlög, ábyrgðir og skattaívilnanir, auk trygginga og niðurgreiðslu lánskjara frá markaðskjörum, og á jafnt við um styrki veitta af ríkisvaldinu, sveitarfélögum og stofnunum og sjóðum í eigu opinberra aðila að hluta eða öllu leyti.

Sveitarfélög bera, eins og áður segir, ótakmarkaða ábyrgð á rekstri stofnana sveitarfélagsins. Þannig ber Reykjavíkurborg ótakmarkaða ábyrgð á rekstri Reykjavíkurhafnar, sem vafalaust nýtur þess með ýmsu móti, s.s. við töku lána. Um tryggingar og ábyrgðir sveitarfélaga er fjallað í 73. gr. sveitarstjórnarlaga nr. 45/1998. Í 6. mgr. þessarar lagagreinar er kveðið á um að eigi megi binda sveitarsjóð í ábyrgðir vegna skuldbindinga annarra aðila en stofnana sveitarfélagsins. Í skýringum Sambands íslenskra sveitarfélaga með sveitarstjórnarlögunum, um brottfall heimildar til að ábyrgjast með einfaldri ábyrgð skuldbindingar aðila sem ekki tengjast sveitarfélaginu með beinum hætti, eru færð þau rök að ábyrgðin hafi í för með sér mikla hættu á að raskað sé jafnræði fyrirtækja og samkeppnisstöðu þegar veittar séu slíkar ábyrgðir. Það er því meginregla samkvæmt sveitarstjórnarlögum nr. 45/1998, að óheimilt er að binda sveitarsjóð í ábyrgðir vegna annarra aðila en stofnana sveitarfélagsins. Ábyrgðir til hafna með eða án sjálfstjórnar í eigu sveitarfélaga sem eru í samkeppnisrekstri stríða gegn ákvæðum samningsins um Evrópska efnahagssvæðið.

Ákvæði 61. gr. EES – samningsins hafa í för með sér að óheimilt er að veita höfnum sem starfa á sviði opinbers réttar skattaívilnanir, s.s. niðurfellingu á tekju- og eignarskatti eða ábyrgðir starfi þessar hafnir í samkeppni við hafnir á sviði einkaréttar.

Af frumvarpinu verður ráðið að við samningu þess hafi mjög verið litið til danskra hafnalaga en danska þingið samþykkti ný hafnalög í maí 1999. Þess ber þó að geta að allt önnur sjónarmið gilda í dönskum skattarétti en íslenskum. Þannig greiða félög á sviði einkaréttar almennt ekki eignarskatt í Danmörku. Þá eru allar hafnir undanþegnar tekjuskatti í Danmörku óháð rekstrarformi. Af þessu má sjá að samkeppnisgrundvöllur hafna er allt annar í Danmörku en hér á landi. Svo er að sjá að þessi grundvallarmunur hafi ekki verið hafður til hliðsjónar við samningu frumvarpsins.

Nauðsynlegt er að farið verði yfir III. - VI. kafla frumvarpsins í ljósi þess sem að framan segir og skorið úr um hvort opinber rekstur og einkarekstur geti keppt á jafnréttisgrundvelli með þeim hætti sem frumvarpið virðist gera ráð fyrir.

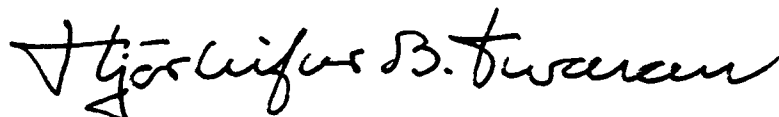
Í athugasemdum með frumvarpinu kemur fram að ein af forsendum frumvarpsins sé að rekstur hafna skuli virðisaukaskattskyldur. Þetta nái eingöngu til reksturs hafna eins og hann er skilgreindur í 3. gr. Fram að þessu hafa hafnir ekki innheimt virðisaukaskatt af hafnargjöldum og ekki fengið frádreginn eða endurgreiddan innskatt vegna framkvæmda og aðkeyptra rekstrarvara og þjónustu nema að litlu leyti. Fram kemur að það sé á verksviði fjármálaráðuneytis að breyta lögum eða reglugerðum á þessu sviði. Í umsögn fjárlagaskrifstofu fjármálaráðuneytis sem fylgir með frumvarpinu er hvergi vikið að þessum þætti. Nauðsynlegt er að gerð verði ítarleg grein fyrir þeim fjárhagslegu breytingum sem greiðsla virðisaukaskatts hefur á rekstur hafna áður en frumvarpið verður samþykkt.

Þá er vakin athygli á að í athugasemdum með 20. gr. frumvarpsins sem fjallar um stjórn og rekstur hafna sem ekki teljast til opinbers reksturs segir að samkeppnislög gildi um verðlagningu hafna skv. þessum kafla. Jafnframt geri frumvarpið, almennt séð, ráð fyrir að gjöld verði miðuð við að gjaldtakan fyrir viðkomandi þjónustu standi straum af kostnaði við hana ásamt hlutdeild í sameiginlegum rekstri hafnarinnar. Þetta sjónarmið kemur einnig fram í athugasemdum við 17. grein frumvarpsins þar sem fjallað er um hafnir með sjálfstjórn í eigu sveitarfélaga. Svo er að sjá sem frumvarpshöfundar setji samasemmerki milli einkareksturs og opinbers reksturs sem er alrangt. Þessi rekstrarform lúta gjörólíkum lögmálum og er athugasemdin við 20. gr. frumvarpsins því í algjöru ósamræmi við megininntak hlutafélagalaga.

Í frumvarpinu er fjallað sérstaklega um heimildir til að innheimta gjöld fyrir rekstur hafna í IV. og V. kafla. Ákvæðin eru þó efnislega mjög ólík og full tæmandi í 17. gr. Engin gjaldtökuákvæði er að finna í VI. kafla laganna.

Samkvæmt 19. gr. er kveðið á um að stjórn hlutafélags eða einkahlutafélags fari með valdsvið hafnarstjórna. Í 27. gr. frumvarpsins er gert ráð fyrir að ákvörðunum hafnarstjórna verði skotið til samgönguráðherra og að um málsmeðferð fari samkvæmt ákvæðum stjórnarsýslulaga. Stjórnarsýslulögin taka ekki til starfsemi félaga á sviði einkaréttar, s.s. hlutafélaga og einkahlutafélaga. Ákvörðunum stjórna félaga á sviði einkaréttar verður því ekki skotið til samgönguráðherra. Innan stjórnarsýslunnar eru almennt tvö stórnarsýslustig, lægra og æðra sett stjórnvald. Ákvörðunum lægra setts opinbers stjórnvaldsins verður þannig skotið til þess æðra.

Með vísan til framangreindra athugasemda er það mat borgarlögmanns að kanna verði ítarlega grundvöll frumvarpsins og að því frágægnu þurfi að gera ýmsar breytingar á frumvarpinu áður en það verður samþykkt.



Hjörleifur B. Kvaran, hrl.



REYKJAVÍKURHÖFN

Alþingi
Erindi nr. Þ 127/1110
komudagur 11.3.2002

**Nefndasvið Alþingis,
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík.**

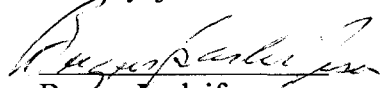
Reykjavík 11. mars 2002

Efni: Frumvarp til hafnalaga, 386.mál, heildarlög.

Á fundi Hafnarstjórnar Reykjavíkur í dag var eftirfarandi bókun gerð.

“ Lagt fram bréf Samgöngunefndar Alþingis, dags. 19. febrúar 2002, og umsögn Hannesar Valdimarssona hafnarstjóra, um frumvarp til hafnalaga dags. 8. mars 2002. Hafnartjórn samþykkir umsögnina fyrir sitt leyti.”

f.h. Reykjavíkurhafnar


Bergur Þorleifsson
førstöðumaður fjármáladeildar

Hjálgt: Umsögn Hafnarstjórans í Reykjavík
um frumvarp til hafnalaga, 386. mál, heildarlög.



Reykjavík, 8. mars 2002/HV.

Til hafnarstjórnar.

Umsögn um frumvarp til hafnalaga.

Í bréfi, dags. 19. febrúar 2002 óskaði samgöngunefnd Alþingis umsagnar Reykjavíkurhafnar um frumvarp til hafnalaga.

Í athugasemdum með frumvarpinu kemur fram að eitt meginmarkmið með því sé afnám samræmdrar gjaldskrár og að ákvæði samkeppnislaga gildi um gjalddöku þeirra. Heimilt verði að reka hafnir undir þremur mismunandi rekstrarformum, þ.e. með eða án sjálfstjórnar í eigu sveitarfélags eða sem hafnir sem ekki teljast til opinbers reksturs.

Þá er ein af forsendum frumvarpsins að rekstur hafna skuli virðisaukaskattskyldur.

Með þessum aðgerðum er hugsað að gjaldskrárákvarðanir færast til hafnanna sjálfra og færa rekstrarform nær umhverfi annars atvinnureksturs. Loks er í frumvarpinu lagt til að dregið verði úr ríkisafskiptum og framtíð smærri hafna betur tryggð en í núverandi lögum.

Fyrir höfn eins og Reykjavíkurhöfn er jákvætt markmið að færa rekstrarform hafna nær umhverfi annars atvinnureksturs. Viðskiptavinir hafnarinnar eru fyrirtæki í atvinnurekstri og nálgun að þeirra rekstrarformi því af hinu góða. Eins verður að telja minni ríkisafskipti af byggingu og rekstri hafna af hinu góða. Reykjavíkurhöfn á í samkeppni við nálægar hafnir á Suð-Vesturlandi, en einnig við hafnir annars staðar á landinu og erlendis. Því er nauðsynlegt að samkeppni sé ekki skekkt með ríkisafskiptum.

Frumvarp til hafnalaga, er um margt að danskri fyrirmynd. Því hefði mátt vænta að ákvæði í frumvarpi væru svipuð og samsvarandi ákvæði í nýjum dönskum hafnalögum frá maí 1999 og tækju eins og þau mið af löggjöf innan ESB. Svo er þó ekki og jafnvel hefur að sumu leyti verið tekið mið af eldri dönskum hafnalögum frá 1990, sem eru úrelt og ekki í takt við nútímalega viðskiptahætti.

Hér verður farið almennt yfir löggin, bent á ýmislegt sem betur má fara og borið saman við danska og evrópskra löggjöf.

3.gr. Orðskýringar.

Hér er gengið mjög langt í orðskýringum, sem þó eru ekki tæmandi. Hver er t.d. munur á höfn skv. þessari grein og hafnarsvæði skv. 4. og 5.gr? Rekstur hafna er hér skilgreindur mjög þröngt sem rekstur hafnarmannvirkja, en ekki eins og í evrópski löggjöf, en þar er höfn skilgreind sem: "*Höfn er svæði á landi og sjó með mannvirkjum og tækjum til móttöku skipa, losunar og lestunar þeirra, geymslu vöru, móttöku og afgreiðslu þessarar vöru til landflutninga og til móttöku og brottfarar farþega.*" Í nýjum dönskum hafnalögum er ekki talin nauðsyn á skilgreiningu á höfn. Sjá einnig athugasemdir við 15. og 17.gr.

5.gr. Skipulag hafnarsvæða og leyfi til mannvirkjagerða.

Ekki er ljóst hvers vegna leggja þurfi skipulag hafnarsvæða fyrir Siglingastofnun Íslands. Skipulags- og byggingalög eiga við um hafnarsvæði eins og önnur skipulögð svæði í hverju sveitarfélagi.

6.gr. Lágmarkskröfur til mannvirkja.

Ekki er óeðlilegt að Siglingastofnun Íslands sé falið að fylgjast með að við hönnun og byggingu mannvirkja sé fylgt að minnsta kosti lágmarkskröfum um styrkleika mannvirkja og öryggi notenda og hún móti þannig staðla og reglur um hafnarmannvirki. Jafnframt þarf að setja þannig reglur að stofnunin eða starfsmenn hennar sinni ekki hönnun eða umsjón framkvæmda við mannvirkjagerð frekar en t.d. starfsmenn byggingafulltrúa sinni störfum við þá þætti sem þeim ber að hafa eftirlit með, sbr. ákvæði skipulags- og byggingalaga.

15. og 17. gr. Starfsheimildir og gjöld.

Hér er vikið í grundvallaratriðum frá danskri og evrópskri fyrirmynd, en við dönsku lagasetninguna árið 1999 var fallið frá öllum skilgreiningum á hvað og hvernig höfn með sjálfstjórn í eigu sveitarfélags megi innheimta fyrir þjónustu sína.

Í grein 9 í dönskum hafnalögum er fjallað svona um höfn með sjálfstjórn.

9.5 gr. Höfnin byggir og rekur hafnarmannvirki, þ.e. skjólgarða, viðlegumannvirki með tilheyrandi sjávar- og landsvæðum og getur auk þess lagt fram krana, vöruhús og þ.h. til ráðstöfunar fyrir skipaþjónustu, skipaafgreiðslu og leiguliða hafna, ýmist sjálf eða í samvinnu við einkafyrirtæki.

9.7 gr. Höfnin skal rekin þannig að tekjur hennar nægi að minnsta kosti fyrir útgjöldum. Innan fjárhagsramma sveitastjórnar og samkvæmt nánari ákvörðun ráðstafar hafnarstjórn sjálfstætt framkvæmda- og rekstrarfé eingöngu til verkefna sem þjóna hagsmunum hafnanna.

Engin forskrift er um það í lögnum hvernig taka skuli gjald fyrir þjónustu hafna enda markmið með lögnum að veita frelsi til gjaldtöku.

Með þessum greinum í dönskum lögum er vikið frá fyrri lögum, sem eins og 17. gr. í frumvarpi skilgreindi og takmarkaði hvaða gjöld höfn með sjálfstjórn væri heimilt að innheimta. Dönsku lögin frá 1999 fóru með öðrum orðum frá því kerfi, sem frumvarpið gerir ráð fyrir að taka upp hér og eldri dönsk lög kváðu á um yfir í frjálsa verðlagningu þar sem eina krafan er að tekjur hafnar séu umfram útgjöld og rekstrarafgangi sé varið í þágu hafnar.

16. gr. Skattskylda.

Hér er breyting frá núgildandi lögum, en samkvæmt þeim eru hafnir með sjálfstjórn undanþegar hvers konar sköttum til sveitarfélags.

Í frumvarpi er undanþága frá sköttum takmörkuð við hafnarmannvirki.

Í dönskum lögum eru allar hafnir undanþegar tekjuskatti óháð rekstrarformi. Það auðveldar allan samanburð milli mismunandi rekstrarforma og auðveldar samkeppni þeirra á milli.

21.gr. Móttökuskylda. Sjá umsögn Hafnasambandsins.

Ákvæði til bráðabirgða.

I. Gjaldskrá.

Ákvæði um að samgönguráðherra setji í upphafi gjaldskrá, sem víkja megi frá um 20%, eru samsvarandi ákvæðum í gömlu dönsku lögnum sem sett voru árið 1990. Ekki eru færð rök fyrir hvers vegna á að taka þetta ákvæði upp á Íslandi árið 2002 án tillits til þróunar í viðskiptum og löggjöf á Íslandi og í Evrópu síðastliðin 12 ár.

Virðisaukaskattur.

Eitt af meginforsendum í tillögu hafnalaganefndar var að rekstur hafna skuli virðisaukaskattskyldur, sbr. athugasemdir nefndarinnar. Þessu ákvæði er sleppt í frumvarpinu. Með frumvarpinu fylgir umsögn fjármálaráðuneytis um frumvarpið. Þar koma ekki fram áform um að taka skuli upp virðisaukaskatt á þjónustu hafna. Nauðsynlegt er að löggjöf um virðisaukaskatt sé breytt samhliða samþykkt nýrra hafnalaga.

Að lokum.

Í umsögn sinni til borgarráðs fjallar Hjörleifur B. Kvaran, borgarlögmaður um samkeppnisjónarmið og þann vanda sem felst í mismunandi lögum á sviði opinbers réttar einkaréttar og einnig skattameðferðar í mismunandi rekstrarformi..

Hann kemst að þeirri niðurstöðu að á þessum rekstrarformum sé svo mikill munur að þau geti ekki keppt á jafnréttisgrundvelli. Slík mismunun er ekki í dönskum lögum. Þar eins og hér stendur höfnum til boða að velja á milli rekstrarforma. Þar eru rekstrarskilyrði og lagaumhverfi svo álíka, óháð rekstrarformi, að það val er mögulegt. Miðað við formkröfur íslenskrar löggjafar til þjónustugjalda opinberra fyrirtækja og mismunandi skattameðferðar er vafasamt að höfn eins og Reykjavíkurhöfn geti starfað undir rekstrarforminu höfn með sjálfstjórn og gefist þannig kostur á að reka sig í rekstrarformi, sem stendur nærri öðrum atvinnurekstri, eins og markmið framvarps gerir ráð fyrir.

Til þess að raunverulegt val sé mögulegt þarf lagaumhverfi t.d. á sviði skattaréttar, upplýsingaskyldu og formkrafa til þjónustugjalda að breytast og taka t.d. mið af samsvarandi löggjöf í Danmörku og öðrum nágrannalöndum, sem skapa ramma um rekstur hafna.

Flannery J. J. J.



SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA

ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Alþingi

Erindi nr. P 127 / 1135

komudagur 12.3.2002

Samgöngunefnd Alþingis
Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 12. mars 2002.

**FRUMVARP TIL HAFNARLAGA, MÁL 386.
UMSÖGN SAMBANDS ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA.**

Samband íslenskra kaupskipaútgerða, SÍK, þakkar bréf samgöngunefndar Alþingis dags 19. febrúar s.l. þar sem óskað er umsagnar SÍK um ofangreint frumvarp til hafnarlaga og lýsir jafnframt ánægju með að fá tækifæri til að koma á framfæri sjónarmiðum sínum í þeim efnum.

Frumvarp það, sem hér liggur fyrir, felur í sér miklar breytingar á skipan hafnarmála hvort heldur til skemmri eða lengri tíma litið. Frumvarp þetta mun, verði það að lögum, hafa í för með sér aukið frjálsræði hafna til ákvarðana í eigin málum. Þetta aukna frjálsræði kann að leiða til aukinnar samkeppni milli einstakra hafna til hagsbóta fyrir viðskiptavini hafnanna, en getur einnig leitt til viðtækari samvinnu hafna í formi svæðisbundinna samtaka og þar með komið í veg fyrir að markmið frumvarpsins, um aukna samkeppni og verðmyndun á þjónustu hafnanna á grundvelli samkeppni, verði að veruleika.

Aðildarútgerðir SÍK hafa að mestu leyti átt viðskipti við þær íslenskar hafnir, sem undanfarin ár hafa búið við því sem næst sjálfstæðan fjárhag og sem af þeim sökum hafa lítt eða ekki notið styrkveitinga hins opinbera til reksturs eða framkvæmda, þrátt fyrir að í gildi hafi verið lög sem kveða á um samræmda gjaldskrá hafnanna. SÍK fagnar því að með lögum þessum sé gert ráð fyrir að leggja af hið sérstaka vörugjald. SÍK óttast hins vegar að verulegur samdráttur í opinberum fjárveitingum til hafna og óhjákvæmileg almenn hækkun á gjaldskrá þeirra vegna skerðinga í framlagi hins opinbera muni leiða til þess að þær hafnir, sem fram til þessa hafi náð að standa undir sér fjárhagslega, muni nýta sér aðstöðu sína til hækkana á eigin gjaldskrá til samræmis við hinar almennu hækkunar. Til að tryggja þann ávinning sem fellst í markmiðum frumvarpsins, er nauðsynlegt að sjá svo um að hafnir geti ekki hækkað gjaldkrár sínar umfram það sem hæfilegt, sanngjarnt og eðlilegt getur talist og notað þá fjármuni sem þannig myndast til fjárfestinga, reksturs eða styrkveitinga á öðrum sviðum.

Sérstök athygli er vakin á þeirri staðreynd að kaupskipaútgerðir og mörg fyrirtæki hafa komið sér upp aðstöðu í höfnum eða við tiltekin hafnarmannvirki. Má í því sambandi nefna sem dæmi Kornhlöðugarðinn í Sundahöfn. Þau fyrirtæki sem þannig er ástatt um, geta ekki valið sér viðskiptavini úr hópi hafnanna. Þessi fyrirtæki eiga að öllu jöfnu ekki önnur úrræði en að lúta skilmálum og gjaldskrá viðkomandi hafnar.



SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA
ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Koma þarf í veg fyrir að hafnir geti nýtt sér slíka aðstöðu með óeðlilegum hætti, t.d. með því að leggja þá skyldu á herðar viðkomandi höfnum að þær leggi fram nauðsynleg gögn því til staðfestingar að gjaldtaka endurspegli raunverulegan og réttmætan kostnað vegna reksturs, viðhalds og endurnýjunar viðkomandi aðstöðu.

SÍK leggur áherslu á að rekstur hafnanna sé þeim takmörkunum bundin að tekjur af skipagjöldum og vörugjöldum megi **eingöngu** nota til að reka, viðhalda og endurnýja hafnarmannvirki í eigu viðkomandi hafnar. Lagt er til að einstakir þættir í rekstri hafna séu aðskildir í bókhaldi þeirra og að krafa verði gerð um að hafntengd þjónusta hafnanna sé fjárhagslega sjálfbær. Þá verði höfnum gert skylt að tryggja að einkaaðilar geti annast rekstur hafntengdrar þjónustu í samkeppni við samsvarandi rekstur hafnanna á jafnréttisgrundvelli.

SÍK telur að fyrirbyggjandi frumvarp fullnægi ekki með ótvíræðum og fullnægjandi hætti framangreindum kröfum og skilyrðum.

Hér að neðan er að finna athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins. Athugasemdir þessar eru efnislega samhljóða þeim sem lagðar voru fram af Friðrik Arngrímssyni í nefnd þeirri, sem vann að gerð frumvarpsins.

1. gr.

Athygli er vakin á að frumvarp þetta nær til allra hafna, hvort heldur í eigu einkaaðila eða opinberra aðila. Nokkur ákvæði frumvarpsins eru þess eðlis að þau teljast mjög óeðlileg gagnvart höfum sem eru í eigu einkaaðila.

Athygli er vakin á skilgreiningu á hugtakinu “höfn” í frumvarpinu. Getur “afmarkað svæði á sjó og landi” verið með eða án sjálfstjórnar? Getur ekki eigandi hafnar verið annar en sá sem á landið eða hafsvæðið, sem hafnarmannvirki stendur á eða við?

Lagt er til að “skipalagi” verði fellt út úr skilgreiningu á hafnarmannvirki. Sem kunnugt er leggjast skip oft við akkeri utan hafna, þ.e. á skyldum stöðum, sem kalla má skipalagi, meðan beðið er þess að ákvörðun sé tekin um hvert haldið sé eftir að skip hefur verið affermt. Dæmi um slík skipalagi er hraunið utan við Straumsvík. Á þessum svæðum er ekkert manngert mannvirki sem skilgreina má sem hafnarmannvirki. Því ber að fella skipalagi út úr skilgreiningu á hafnarmannvirki.

Með vísan til athugasemda hér að ofan er eindregið lagt til að skilgreining á hugtakinu “Rekstur hafnar” verði eftirfarandi:

“Rekstur hafnar í lögum þessum táknar að byggja, reka, viðhalda og endurnýja hafnarmannvirki **og takmarkast við þá starfsemi**”.

Tilvísanir í 10. lið eiga væn”tanlega að vísa til 6.-8. töluliða en ekki 2.-4. töluliða.

5. og 6. gr.

Er ekki með ákvæðum 6. gr verið að tvöfalda forræði á skipulagsmálum hafna og skapa þar með réttaróvissu? Forræði og valdsvið sveitarstjórna annars vegar og



Siglingastofnunar Íslands hins vegar virðist óljóst. Það er ávallt varhugavert og afar óheppilegt að kveða á um í lögum um óskilgreint sameiginlegt valdsvið eða forræði opinberra aðila á tilteknum málaflokk. Er ekki eðlilegra að allt skipulag hafna sé í höndum sveitastjórna, en að sveitarstjórnnum sé gert að leita álits Siglingastofnunar á fyrirhugðum framkvæmdum? Þar með er síður hætta á að ágreiningur skipulagsyfirvalda og Siglingastofnunar um skipulagsmál samkvæmt lögum þessum lendi að ósekju á herðum eiganda hafnanna. Þá þarf að vera ljóst hvert megi áfrýja ágreiningi um atriði sem varða skipulag hafna og úrskurði Siglingastofnunar eða skipulagsyfirvalda.

Hvernig skal fara með skipulagsmál hafna í einkaeigu sem reknar eru í samkeppni við hafnir í eigu viðkomandi sveitarfélags? Getur sveitarstjórn sett slíkum aðilum kröfur sem skerða eðlilega samkeppni, svo sem varðandi eftirlit eða gjaldtökur? Hér verður að tryggja með viðeigandi ákvæði að höfn í einkaeigu geti keppt við höfn í eigu sveitarfélags á jafnréttisgrundvelli.

7. gr.

Í þessari grein er gert ráð fyrir að eigandi hafnarmannvirkis geti verið annar en eigandi hafnarinnar og sá aðili sem skipar hafnarstjórn.

8. gr.

Lagt er til að 8. gr verði felld niður. Ekki verður annað séð en að öll hefðbundin rekstarform rekstaraðila séu leyfð og því ekki nauðsynlegt að taka það fram í lögnum. Siglingastofnun getur krafist ársreikninga þegar þess gerist þörf vegna aðkomu stofnunar að málefnum tiltekkinnar hafnar. Er þörf á að skylda hafnir, hvort heldur í eigu sveitarfélags eða einkaaðila til að senda Siglingastofnun ársreikning?

Vegna eftirlits samkeppnisstofnunar með starfsemi hafnanna, sérstaklega fyrstu árin eftir að lög þessi taka gildi, væri frekar tilefni til þess að skylda hafnir til að afhenda samkeppnisstofnun ársreikning þegar eftir því er leitað.

9. gr.

Lagt er til að 9. gr verði felld niður. Ekki er tilefni til þess í lögum að kveða á um með hvaða hætti miðla skuli upplýsingum um hafnir, hvort heldur í eigu sveitarfélags eða einkaaðila. Kjósi Siglingastofnun Íslands að starfrækja gagnagrunn um hafnir á heimasíðu sinni, þarf ekki lagaskyldu til.

16. gr.

Hér segir að tekjum og eigum hafnarsjóðs megi aðeins verja í þágu hafnarinnar. Þetta er loðið orðalag þar sem færa má rök fyrir því að ýmsar ráðstafanir fjármuna geti talist vera í þágu hafnar. Hér ber að vísa til ákvæða 17. gr þar sem segir: “ Skipa- og vörugjöldum skal varið til reksturs hafnarinnar. Ef ákvæði 17. greinar á að ná tilgangi sínum, er nauðsynlegt að tilgreina í 3. gr að rekstur hafnar takmarkist við byggingu, rekstur, viðhald og endurnýjun hafnarmannvirkja eins og gerð er tillaga um hér að framan.



SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA

ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION

31. gr.

Tilfni er til þess að gera þá kröfu að hafnarreglugerðir hafna sem sameinast eða ganga í hafnarsamlög verði felldar úr gildi og nýjar settar.

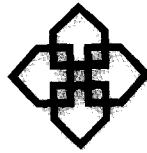
Ákvæði til bráðabirgða.

SÍK lýsir fullum stuðningi við fyrirvara Friðriks Arngrímssonar, fulltrúa LIÚ, LS og SÍK í nefnd þeirri sem vann að gerð frumvarpsins, sem fram koma í fylgiskjali IV í frumvarpinu.

Virðingarfyllt

Samband íslenskra kaupskipaútgerða

Ólafur J. Briem



Alþingi
Erindi nr. P 127/1396
komudagur 21.3.2002

SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Samgöngunefnd Alþingis
b.t. Ágústs Geirs Ágústssonar
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík 19. mars 2002

Sam 119/2002 PS/sp
Tilv.: 215,0/356

Efni: Umsögn um frumvarp til hafnalaga, 386. mál

Á fundi stjórnar Sambands íslenskra sveitarfélaga 15. mars, var lagt fram bréf samgöngunefndar Alþingis, dags. 19. febrúar 2002, þar sem óskað er umsagnar um frumvarp til hafnalaga, 386. mál, heildarlög.

Meðfylgjandi umsögn var samþykkt á fundinum.

Virðingarfyllt
SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Þórður Skúlason
framkvæmdastjóri

Hjálagt: Umsögn um frumvarp til hafnalaga, 386. mál



Umsögn um frumvarp til hafnalaga, 386. mál.

Stjórn Sambands íslenskra sveitarfélaga hefur fengið til umsagnar frumvarp til hafnalaga sem lagt var fyrir 127. löggjafarþing.

Í frumvarpinu felast ýmis nýmæli varðandi rekstur hafna að mati stjórnar sambandsins. Þau helstu eru eftirfarandi:

1. Gert er ráð fyrir að samræmd gjaldskrá hafna verði aflögð á þann hátt að verði frumvarpið að lögum mun samræmd gjaldskrá verða sett sem gildir til 12 mánaða frá gildistöku laganna. Í lok þess tímabils flytjast gjaldskrárákvarðanir til hafna.
2. Starfsemi hafna verði skilgreind sem samkeppnisrekstur og ákvæði samkeppnislaga gildi um gjaldtöku hafna.
3. Frumvarpið tekur til allra hafna sem reknar eru í atvinnuskyni.
4. Hafnir verði virðisaukaskattskyldar.
5. Leyft verður að reka hafnir undir fleiri rekstrarformum en nú hefur verið mögulegt þ.m.t. hlutafélagsforminu, þó að ákveðnum skilyrðum uppfylltum.
6. Móttökuskylda hafna er skilgreind.
7. Aðkoma ríkisins að fjármögnun framkvæmda í höfnum landsins breytist verulega. Ríkisstyrkir vegna viðhaldsverkefna og nýframkvæmda hverfa að mestu hjá höfnum yfir ákveðinni stærð, en lagfæringar og viðhald á skjólgörðum verði greiddar að hluta til úr ríkissjóði í þessum flokki. Minni hafnir fá áfram framlög úr ríkissjóði til viðhalds og nýframkvæmda. Samtals hafa þær hafnir sem skilgreindar eru sem "minni hafnir" um 1,5% af heildartekjum hafna á árinu 2000. Breytingin verður framkvæmd þannig að samþykkt hafnaáætlun gildir fyrir árin 2001 – 2004.
8. Lækkun opinberra framlaga til framkvæmda í höfnum landsins verði mætt með hækkun gjaldskrár og afnámi uppsafnaðs virðisaukaskatts.

Eins og sést að ofanskráðu mun frumvarpið hafa að óbreyttu veruleg áhrif á rekstur hafna víðs vegar um landið. Stjórn sambandsins telur ekki ástæðu til að senda frá sér athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins og útfærslu þeirra, en velur þann kost að leggja áherslu á meginatriði málsins í umsögn sinni.

Stjórn sambandsins vísar til þess að við umfjöllun um frumvarpið á vettvangi sveitarstjórna, hafnastjórna og Hafnasambands sveitarfélaga hafa komið fram ábendingar um að ýmis ákvæði þess þarfnist frekari athugunar. Þá er sérstaklega vísað til ábendinga er varða fjárhagsleg áhrif þess. Hér á eftir verður fjallað lauslega um nokkur atriði því tengdu.



Rekstur hafna hefur víða verið erfiður á undanförunum árum. Helgast það bæði af breytingum í útgerðarmynstri svo og af breytingum í þungaflutningum. Sveitarfélögin hafa þannig þurft að leggja höfnum landsins fjármagn í auknum mæli hin síðustu ár. Því eru hafnir víða illa í stakk búnar til að bera ábyrgð á stærri hluta af fjármögnun framkvæmda heldur en verið hefur til þessa án þess að fá fjármuni til þeirra hluta. Miklu máli skiptir fyrir einstakar hafnir í þessu sambandi hvernig staða mála er varðandi viðhald hafnarmannvirkja svo og óhjákvæmilegar nýfjárfestingar.

Vitað er að í nokkrum höfnum er komið að umfangsmiklum viðhaldsverkefnum sem hafnarsjóðir og viðkomandi sveitarfélag hefur ekki möguleika til að fjármagna af eigin aflafé á meðan aðrar hafnir hafa nýlokið hliðstæðum framkvæmdum og notið til þess fullra ríkisstyrkja samkvæmt gildandi fyrirkomulagi. Þannig er mikill munur á forgjöf milli einstakra hafna við gildistöku nýrra hafnalaga hvað varðar möguleika þeirra til að starfa við þær aðstæður sem framlagt frumvarp boðar.

Í því sambandi þarf einnig að leggja mat á hvaða tekjumöguleika einstakar hafnir hafa til að auka tekjur sínar með hækkun aflagjalds og eða annarra þjónustugjalda. Í þeim tilvikum sem það dygði ekki til að fjármagna óhjákvæmilegar framkvæmdir er líklegt að sveitarfélagið yrði að koma til skjalanna með fjármögnun framkvæmda, enda fáum öðrum til að dreifa. Með hliðsjón af þessu er mikilvægt að kostnaðarmeta áhrif frumvarpsins á fjárhag einstakra sveitarfélaga.

Í ljósi framanskráðs leggur stjórnin til að afgreiðslu frumvarpsins verði frestað til næsta þings og sá tími sem þannig fæst verði nýttur til að undirbyggja betur en nú hefur verið gert þær forsendur sem frumvarpið byggir á og varpa skýrara ljósi á stöðu einstakra hafna.

Í því sambandi er lagt til að samgönguráðherra skipi nefnd með fulltrúum samgönguráðuneytisins, Hafnasambands sveitarfélaga, Sambands íslenskra sveitarfélaga og Siglingastofnunar til að yfirfara frumvarpið í heild sinni. Nefndin athugi sérstaklega eftirfarandi atriði:

- Möguleika einstakra hafnarsjóða til að standa undir rekstri og framkvæmdum við viðkomandi hafnir miðað við framlagt frumvarp til hafnalaga.
- Möguleika á og forsendum fyrir mismunandi rekstrarformi hafna.
- Starfsemi hafna skilgreind með hliðsjón af samkeppnislögum – athuga hvar virk samkeppni geti átt sér stað og meta í framhaldi af því hvaða hafnir séu skilgreindar sem samkeppnishafnir
- Ríkis- eða byggðastyrki til hafna, með hliðsjón af alþjóðlegum skuldbindingum og reglna þar um í nálægum löndum.

Nefndin hafi það að leiðarljósi í sínu starfi að höfnum landsins verði skipaður sá lagarammi að þær geti í framtíðinni gengt því mikilvæga hlutverki sem þeim er ætlað í þjónustu við sjávarútveg og samgöngur í landinu. Til að tryggja það meginmarkmið vinni nefndin tillögur að breytingum á frumvarpinu ef nauðsyn krefur.



Með hliðsjón af fyrrgreindu mati Sambands íslenskra sveitarfélaga um að leggja þurfi mun meiri vinnu í ýmsar grunnforsendur frumvarpsins telur stjórn þess ekki ástæðu til að fjalla nánar um einstakar greinar frumvarpsins.

Samþykkt á fundi stjórnar sambandsins 15. mars 2002,

Þórður Skúlason
framkvæmdastjóri



Samband sveitarfélaga á Austurlandi

Hafnargötu 28 eh. * 710 Seyðisfirði * Sími 472 1690 * Fax 472 1691 * Netfang ssa@ssa.is * www.ssa.is

Nefndasvið Alþingis
Samgöngunefnd Alþingis
Alþingi
150 REYKJAVÍK

Alþingi
Erindi nr. **P** 127 / 1118
komudagur 11. 3. 2002

Seyðisfirði 6 mars 2002

Varðar: 386. mál; frumvarp til hafnalaga. Umsögn.

Samgöngunefnd SSA, fh. Sambands sveitarfélaga á Austurlandi gerir svohljóðandi samþykkt vegna frumvarps til hafnalaga 386. mál:

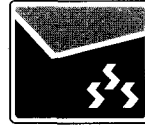
“Samgöngunefnd SSA tekur undir og styður afstöðu Hafnasambands sveitarfélaga frá aukafundi 1. mars sl. þar sem lagt er til að frumvarpið verði ekki afgreitt á yfirstandandi þingi.

Samgöngunefnd SSA leggur áherslu á og óskar eftir því að fram fari ítarleg umræða um meginefni frumvarpsins og leitað verði leiða til að gera á því nauðsynlegar breytingar. Í því sambandi verði farið rækilega yfir efnislegar afleiðingar lagafrumvarpsins fyrir einstök byggðarlög eða byggðasvæði. Samgöngunefnd SSA vísar einnig til greinargerðar/sjónarmiðs Vopnafjarðarhafnar; Þorsteinn Steinsson sveitarstjóri frá 1/3 sl. meðfylgjandi.”

Virðingarfyllt


Þorvaldur Jóhannsson

Alþingi
Erindi nr. P 127, 993
komudagur 5. 3. 2002



SAMBAND SVEITARFÉLAGA
Á SUÐURNESJUM
FITJUM - 260 NJARÐVÍK
SÍMI 421-3788 - PÓSTHÓLF 56 - KT. 640479-0279
FAX: 421-3766

Suðurnesjum, 1. mars 2002

Nefndasvið Alþingis
B/t Samgöngunefndar Alþingis
Austurstræti 8 - 10
150 Reykjavík.

Varðar umsögn um frumvarp til hafnalaga, 386. mál.

Á stjórnarfundum Sambands sveitarfélaga á Suðurnesjum þann 28. febrúar s.l var tekið fyrir erindi yðar dags. 19/2 2002 ásamt frumvarpi til hafnalaga, 386. mál.

Eftirfarandi var fært til bókar:

“Stjórn SSS telur að þær tvær megin breytingar sem frumvarpið gerir ráð fyrir verði mjög afdrifaríkar fyrir margar hafnir í landinu. Frumvarpið gerir ráð fyrir að hafnir bæti sér upp missi ríkisframlaga með hækkun gjaldskrár, fyrst og fremst aflagjalds. Hafnir sem taka stærstan hluta tekna sinna inn í aflagjöldum eru dæmdar úr leik í samkeppni við hafnir þar sem aflagjaldið er hverfandi hluti teknanna. Höfnum er því ekki gert fært að keppa á jafnréttisgrunni. Stjórnin telur að þetta kippi rekstrargrundvelli undan þessum höfnum og þær hafi ekki bolmagn til að standa undir nauðsynlegum nýframkvæmdum og eðlilegu viðhaldi. Það eykur enn á þennan vanda að margar hafnir eru skuldsettar vegna eldri og yfirstandandi framkvæmda.

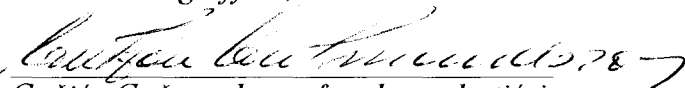
Fundurinn telur að það sé mjög vandasamt verk að hverfa frá samræmdri gjaldskrá hafna samhliða því að fella niður alla styrki til hafnargerðar og sá aðlögunartími sem frumvarpsdrögin gera ráð fyrir sé alltof skammur.

Með niðurfellingu ríkisframlaga er gert ráð fyrir grundvallar breytingu á fjármálalegum samskiptum ríkis og sveitarfélaga. Í því sambandi minnir stjórnin á samkomulag milli ríkisvaldsins og Sambands sveitarfélaga um samráð milli aðila áður en slíkar breytingar eru gerðar.

Stjórnin skorar á Alþingi og ríkisstjórn að afgreiða frumvarpið ekki á því þingi sem nú stendur en gefa sér tíma til að undirbúa mun betur breytingar á framtíðarskipan hafnarmála í landinu.”

Þetta tilkynnist yður þér með.

Virðingarfyllst,


Guðjón Guðmundsson, framkvæmdastjóri

Samtök ferðapjónustunnar

Hafnarstræti 20
101 Reykjavík
Sími: 511 8000
Símbref: 511 8008
Netfang: info@saf.is

Alþingi
Erindi nr. P 127/1129
komudagur 12.3.2002



Samgöngunefnd Alþingis.
Alþingi
150 Reykjavík

Reykjavík 11. mars 2002

Efni: Umsögn um frumvarp til hafnarlaga, 386.mál, þingskjal 640.

Samtök ferðapjónustunnar hafa eftirfarandi athugasemdir fram að færa varðandi ofangreint frumvarp.

Í frumvarpinu er lagður til sérstakur tekjustofn fyrir hafnir sem er farþegagjald og gjald fyrir bifreiðar sem ekið er um borð eða frá borði í ferju til þess að standa straum af kostnaði við aðstöðu og búnað fyrir farþega og bíla.

Fyrst og fremst er brýnt að tryggt verði að ekki verði ráðist í slíka gjaldtöku nema lagt hafi verið í þær framkvæmdir sem henni er ætlað að standa undir. Það er þekkt að slíkir gjaldstofnar eru nýttir til fullnustu án þess að sú þjónusta sem ætlað er að veita sé til staðar nema að litlu leyti. Benda má á það ósamræmi sem hlytist af t.d. gjaldtöku fyrir bílastæði farþega með skoðunarbátum eða stæði þar sem beðið er eftir að komast í ferju en aðrir notendur hafnarinnar væru lausir við öll bílastæðagjöld þó þeir legðu bílum sínum svo dögum skipti í þessi sömu stæði.

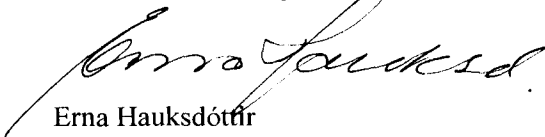
Verði slík gjaldtaka almenn er brýnt að bæði verði haft samráð við rekstraraðila og eins að gjaldtaka þessi sé samræmd milli hafna til að samkeppnisaðstaða ferðapjónustuaðila skekkist ekki. Hafnir landsins verða að gera sér ljóst að verði farið út í þessa gjaldtöku þá mun það kalla á endurbætur og framkvæmdir fyrir þennan bátaflokk. Við ákvörðun um framkvæmdir verður einnig að gæta þess vandlega að samræmi sé á milli rekstrarþátta og gjaldtöku því tómmt mál er að tala um samræmda gjaldskrá án þess að aðstaðan sé einnig samræmd.

Almennt séð eru samtökin mótfallin sérstakri skattheimtu á ferðapjónustu. Bæjarfélög sem þetta á við um hafa mjög miklar óbeinar tekjur af umferð ferðamanna sem eðlilegt er að horfa til í þessu sambandi.

Ljóst má einnig vera að gjaldi þessu verður velt út í verðlagið sem mun án efa hafa neikvæð áhrif á aðsókn ferðamanna. Mjög bagalegt er einnig að vita ekki um hvaða stærðir er að ræða. Að endingu má benda á að það verður að vera töluverður aðdragandi að slíku gjaldi þar sem ný verð eru gefnin út með árs fyrirvara.

Að lokum vilja samtök ferðapjónustunnar gagnrýna að nefndin og þeir sem kallaðir hafa verið á hennar fund eru frá öllum hagsmunasamtökum öðrum en ferðapjónustuskipum sem eru þó að flytja tugi þúsunda farþega á hverju ári.

Virðingarfyllst
f.h. Samtaka ferðapjónustunnar


Erna Hauksdóttir
framkvæmdastjóri

*Alþingi
Erindi nr. P 127/1073
komudagur 8.3.2002*

Samgöngunefnd
Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 7. mars 2002

Efni: Frumvarp til hafnalaga, 386. mál.

Samtök iðnaðarins fagna því að frumvarp til hafnalaga hafi loksins verið lagt fyrir Alþingi og er það vonum seinna.

Með bréfi dagsettu 29. júní 1998 óskuðu Samtök iðnaðarins eftir því við Samkeppnisstofnun að fram færi athugun á því hvort ákvæði hafnalaga stríði gegn markmiðum samkeppnislaga og torveldi frjálsa samkeppni í viðskiptum.

Nánar sagði í erindi Samtakanna:

Það sem Samtök iðnaðarins gera einkum athugasemdir við er eftirfarandi:

- Gefin er út samræmd gjaldskrá fyrir allar hafnir sem hindrar samkeppni.
- Þjónustugjöld sem eru ekki í samræmi við tilkostnað.
- Mismunur milli vörutegunda og atvinnugreina sem raskar samkeppnisstöðu.
- Skattlagning og millifærslur milli hafna.

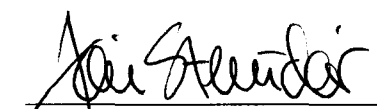
Í meðfylgjandi minnisblaði eru leidd rök að því að lög og reglur um hafnir standist hvorki meginreglur íslenskra samkeppnislaga né grundvallarreglur um jafnræði. Sameiginleg gjaldskrá sé andstæð hugmyndum um eðlilega samkeppni. Í lögnum felist mismunur milli atvinnugreina og þar sé ekki gætt almennra sjónarmiða um að þjónustugjöld séu í samræmi við tilkostnað við veitta þjónustu. Loks er sýnt fram á að almennur vöruflytningur um hafnir er skattlagður sérstaklega til þess að standa undir hafnarbótum um allt land, en útgerðin er undanþegin því að greiða sérstakt vörugjald af sínum afurðum og leggur þess vegna ekkert af mörkum til Hafnarbótasjóðs.

Samkeppnisráð skilaði ítarlegu álitu 17. desember 1999 og er skemmst frá því að segja að það tók í öllum atriðum undir sjónarmið Samtakanna:

Með vísan til þess sem að framan greinir beinir samkeppnisráð því til samgönguráðherra að hlutast verði til um breytingar á hafnalögum þannig að skapað verði lagaumhverfi fyrir virka samkeppni í rekstri hafna, samanber markmið samkeppnislaga.

Frumvarp það sem hér liggur fyrir tekur mark á umkvörtunum Samtaka iðnaðarins og tilmælum Samkeppnisráðs. Samtök iðnaðarins leggja því til að frumvarpið verði að lögum. Hér er um að ræða nauðsynlega breytingu sem dregist hefur úr hömlu að hrinda í framkvæmd.

SAMTÖK IÐNAÐARINS


Jón Steindór Valdimarsson
aðstoðarframkvæmdastjóri



Selfossi, 22. mars 2002

Alþingi

Erindi nr. Þ 127 / 1437

komudagur 22.3.2002

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8 - 10
150 Reykjavík


Á fundi stjórnar Samtaka sunnlenskra sveitarfélaga, sem haldinn var 20. mars sl., var tekið fyrir bréf frá Alþingi, dags. 6. mars 2002, þar sem óskað var umsagnar um frumvarp til hafnalaga, 386. mál, heildarlög.

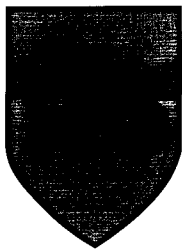
Eftirfarandi umsögn var samþykkt:

Stjórn SASS leggur til að frumvarpinu verði hafnað, þar sem það gerir ráð fyrir að núverandi kostnaði ríkisins verði ýtt yfir á sveitarfélögin.

Umsögninni er hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllst,
f.h. SASS


Þorvarður Hjaltason
framkvæmdastjóri



SANDGERÐISBÆR

BÆJARSTJÓRI

TJARNARGÖTU 4 - 245 SANDGERÐI - KT. 460269-4829

SÍMI 423 7554, 423 7555 - FAX: 423 7809 - Farsími 892 7919

Netfang: sigurdur@sandgerdi.is

Alþingi
Erindi nr. P 127/1585
komudagur 3.4.2002

Nefndarsvið Alþingis,
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík.

Sandgerði, 02.04.2002.

Málefni: Umsögn um frumvarp til hafnalaga.

Fyrir hönd bæjarstjórnar vill undirritaður koma á framfæri efasemdum um frumvarp til hafnarlaga sem liggur fyrir Alþingi, flutt af samgönguráðherra. Með samþykki þess verður rekstrargrundvelli kippt undan Sandgerðishöfn og eru líkur á að fleiri hafnir á landsbyggðinni fari illa út úr þeim miklu breytingum sem eru fyrirhugaðar.

Því er nauðsynlegt að ítarleg rannsókn fari fram á afleiðingum frumvarpsins áður en til samþykktar komi.

Rétt er að benda á eftirfarandi sem þarf að hafa í huga.

1. Skoða verður sérstaklega þær hafnir sem hafa staðið í miklum framkvæmdum og þar sem framkvæmdir standa yfir.
2. Möguleiki á aukningu á tekjum vegna aflagjalds getur snúist á verri veg þar sem aflagjaldið er stór hluti af tekjum einstakra hafna í dag en í samkeppni við hafnir sem búa við framlegð frá vörugjöldum gæti þjónustan færst til.
Þær hafnir gætu haft aflagjaldið mun lægra en hafnir sem hafa tekjur sínar nær eingöngu af aflagjöldum.

Skorað er á Alþingi og ríkisstjórn að afgreiða frumvarpið ekki á því þingi sem nú stendur en gefa sér tíma til að undirbúa mun betur nauðsynlegar breytingar á framtíðarrekstri og skipan hafnarmála í landi voru.

Virðingarfyllst, með bestu kveðju.


Sigurdur Valur Ásbjarnarson, bæjarstjóri.





SIGLINGASTOFNUN

Alþingi
Erindi nr. P 127/1025
komudagur 6.3.2002

Alþingi
Ágúst Geir Ágústsson
Við Austurvöll
150 Reykjavík

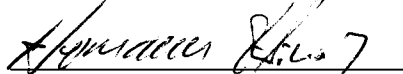
Kópavogi, 05.03.2002
Tilv. 023
HG/hj

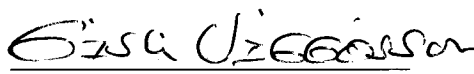
Siglingastofnun vísar til bréfa samgöngunefndar Alþingis dags. 19. og 22. febrúar 2002, þar sem óskað er umsagnar um frumvarp til hafnalaga, 386. mál.

Frumvarpið byggir á álitni nefndar, sem skipuð var 9. desember 1999. Fulltrúar Siglingastofnunar Íslands áttu þess kost að sitja fundi nefndarinnar og fékk stofnunin þannig tækifæri til þess að koma sjónarmiðum sínum á framfæri við undirbúning málsins. Því eru ekki taldar ástæður til að gera miklar efnislegar athugasemdir við frumvarpið.

Siglingastofnun Íslands hefur á undanförunum áratugum lagt metnað sinn í að veita höfnum landsins góða þjónustu við undirbúning, uppbyggingu og viðhald hafnarmannvirkja. Þar má m.a. nefna að stofnunin hefur sérhæft sig í rannsóknum, áætlanagerð og sérhæfðri hönnun hafnarmannvirkja. Einnig hafa tæknimenn stofnunarinnar aðstoðað og þjálfað tæknimenn heima í héraði og þannig miðlað þekkingu út um land. Þá hefur stofnunin safnað saman ýmsum gögnum frá höfnunum og má þar t.d. nefna upplýsingar um ástand og gerð mannvirkja, rekstur hafna, umferð skipa, vöru og aflamagn og miðlað til stjórnvalda og annarra. Siglingastofnun Íslands býr þannig yfir mikilli og sérhæfðri þekkingu og upplýsingum er varða mannvirkjagerð og rekstur hafna, sem bæði innlendir og erlendir aðilar leita eftir kaupum á.

Virðingarfyllt,
f. h. Siglingastofnunar Íslands,


Hermann Guðjónsson,
forstjóri



Gísli Viggósson,
forstöðumaður hafnasviðs

Alþingi
Erindi nr. Þ 127/1194
komudagur 13. 3. 2002

SIGLUFJÖRÐUR



Nefndasvið Alþingis
Samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Siglufirði 12. mars 2002

Efni: Umsögn um frumvarp til nýrra hafnalaga.

Vísað er til bréfs Samgöngunefndar Alþingis dags. 19. febrúar s.l. þar sem óskað er eftir umsögn um frumvarp til hafnalaga, 386. mál, heildarlög.

Á fundi Hafnarstjórnar Siglufjarðar þann 28. febrúar s.l. og aftur í dag þann 12. mars var málið tekið til umfjöllunar og á síðari fundinum var eftirfarandi bókun gerð:

“Umsögn um frumvarp til hafnalaga.

Bæjarstjóri gerði grein fyrir för sinni á aukafund Hafnasambands sveitarféiaga föstudaginn 1. mars s.l., sem haidinn var sérstaklega vegna frumvarps til nýrra hafnalaga. Á fundinum var samþykkt samhjóða ítarleg umsögn um frumvarpið. Hafnarstjórn hefur yfirfarið umsögnina og tekur undir hana að öllu leyti. Áréttað er mikilvægi þess að ekki verði farið of geyst í samþykkt frumvarps sem felur í sér jafn róttækar breytingar á rekstrarumhverfi hafna og raun ber vitni. Eins og fram kemur í umsögninni er mikilvægt að fram fari vönduð úttekt á fjárhagsstöðu hafna og áhrifum hugsanlegra breytinga á skipan hafnamála á rekstrarmöguleika hafnanna og einnig úttekt á samkeppnisstöðu sjóflutninga gagnvart landflutningum. Tryggja verður að allar ákvarðanir um breytingar á rekstrarumhverfi hafna verði teknar með heildarhagsmuni í huga og jafnræðis verði gætt í samkeppnisstöðu mismunandi flutningamáta. Verði frumvarpið óbreytt að lögum telur hafnarstjórn ijóst að það mun hafa umtalsverð neikvæð áhrif á rekstur flestra hafna í landinu. Ekki er raunhæft að gera ráð fyrir því að allri þátttöku ríkisins í uppbyggingu hafna verði velt yfir á notendur í formi stórhækkaðra gjalda. Hafnarstjórn telur því með öllu óásættanlegt að frumvarpið verði að lögum eins og það er nú framsett. Því er tekið undir þá áherslu Hafnasambandsins að frumvarpið verði skoðað ítarlegar og ekki afgreitt á yfirstandandi þingi.”

Bæjarráð Siglufjarðar fjallaði síðan um málið síðar sama dag, 12. mars, og var þar eftirfarandi bókað:

“Bæjarráð tekur undir umsögn Hafnarstjórnar og bætir við að um er að ræða lífæðar margra samféiaga í landinu og ótækt er að gera þær breytingar sem kippt geta grundvelli undan áframhaldandi rekstri hafnanna og felur bæjarstjóra að koma umsögninni á framfæri við Samgöngunefnd.”

Umsögnum hafnar- og bæjaryfirvalda á Siglufirði er hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllt

Guðmundur Guðlaugsson

Guðmundur Guðlaugsson
bæjarstjóri



Alþingi
Erindi nr. P 127/957
komudagur 1. 3. 2002

Samgöngunefnd Alþingis.

Fyrir hönd Slysavarnafélagsins Landsbjargar og Slysavarnaskóla sjómanna gerum við ekki athugasemdir við frumvarp um hafnarlög.

Virðingarfyllt,

Hilmar Snorrason

Hilmar Snorrason, skólastjóri

Slysavarnaskóli sjómanna

Stangarhyl 1

110 Reykjavík



Alþingi
Erindi nr. P 127/1375
komudagur 19.3.2002

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10,

150 Reykjavík

Stykkishólmi 11. mars 2002.

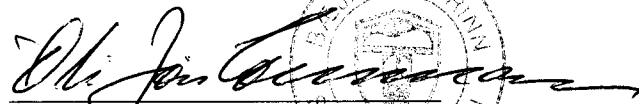
Varðar Umsögn um frumvarp til hafnalaga.

Bæjarráð Stykkishólms hélt fund fimmtudaginn 7. mars sl. þar sem m.a. var tekin fyrir umsögn um frumvarp til hafnalaga.

Bæjarráð mælir með samþykkt frumvarpsins.

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,


Óli Jón Gunnarsson,
bæjarstjóri.



BR-326-15.

Íhs.

Alþingi
Erindi nr. P 127/1117
komudagur 8.3.2002



Stýrimannaskólinn í Reykjavík

The College of Navigation – Navigationskolen
SKÓLAMEISTARI – PRINCIPAL – REKTOR
Sími: 551-3046 – Telephone: Int. + 551-3046 – Telefax: 562-2750
Netfang - e-mail: gudarm@ismennt.is
SJÓMANNASKÓLI ÍSLANDS v/Háteigsveg, 105 Reykjavík
ÍSLAND - ICELAND

Reykjavík, 7. mars 2002

Samgöngunefnd Alþingis

ALÞINGI

Austurstræti 8-10

150 Reykjavík

Efni: Umsögn um frv. til hafnalaga, 386. mál

Víðast hvar er greint á milli innri hafnar og ytri hafnar eða skipalegu, en skipalega getur verið spölkorn utan innri hafnar.

Í orðskýringum í 3. gr. legg ég til að athugað verði hvort ekki verði að skilgreina **ytri höfn/skipalegu**.

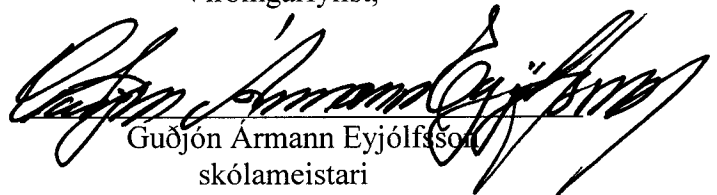
Ég undirritaður legg til, að í 4. gr. um hafnarreglugerðir verði bætt við ákvæði um, að í öllum höfnum verði traustir landgangar til notkunar milli skips og bryggju, upplýstir stigar á bryggjuþilum og nái þeir niður fyrir stórstraumsfjöruborð, flotbryggjur, þar sem þeirra er þörf, bjarghringir og flotlínur á greinilega merktum stöðum og upplýstum nærri aðlegukanti.

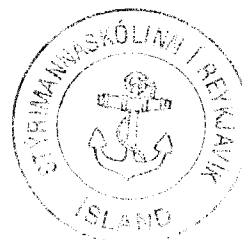
Í höfnum landsins verði reglum nr. 247/2000 fylgt í hvívetna.

Reynslan sýnir að of víða er öryggismálum og slysavörnum í höfnum ábótavant. Allt of margir sjómenn hafa druknað eða verið hætt komnir í fjölmörgum höfnum vegna þess að aðstaða og allur búnaður hefur verið lélegur.

Tillaga þessi er í beinu samræmi við hina merkilegu þingsályktunartillögu um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda sem Alþingi samþykkti á síðasta löggjafarþingi.

Virðingarfyllst,


Guðjón Ármann Eyjólfsson
skólameistari



Selfossi 1. mars 2002
Tilvísun: 2002020117KB/ks

Alþingi - samgöngunefnd
Ágúst Geir Ágústsson,
nefndarritari
Þórshamri v/Templarasund
150 REYKJAVÍK

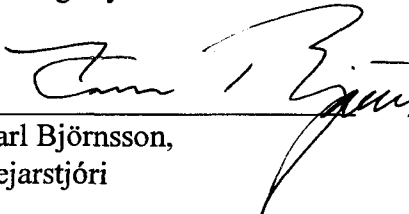
Efni: Varðar umsögn um frumvarp til hafnalaga.

Á fundi bæjarráðs Árborgar fimmtudaginn 28. febrúar 2002 var erindi frá samgöngunefnd Alþingis, dags. 19. febrúar 2002, með ósk um umsögn um frumvarp til hafnalaga, lagt fram.

Engin umsögn var samþykkt um frumvarpið.

Framangreint tilkynnist yður hér með.

Virðingarfyllst



Karl Björnsson,
bæjarstjóri



SVEITARFÉLAGIÐ
ÖLFUS

RÁÐHÚSI ÖLFUSS • HAFNARBERGI 1 • 815 ÞORLÁKSHOFN • Sími 480 3800 • FAX 480 3801

Alþingi
Erindi nr. Þ 127/1476
komudagur 25.3.2002

Alþingi
Alþingishúsinu við Austurvöll

150 REYKJAVÍK

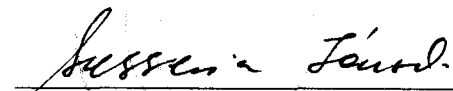
Þorlákshöfn, 15. mars 2002.

Á fundi bæjarráðs Ölfuss, fimmtudaginn 14. mars sl. var lagt fram bréf samgöngunefndar alþingis, dagsett 19. febrúar, þar sem óskað er umsagnar um frumvarp til hafnarlaga.

Bæjarráð bókar eftirfarandi: “Bæjarráð lýsir sig andvígt frumvarpinu og leggur til að það nái ekki fram að ganga.”

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,


Sesselja Jónsdóttir, bæjarstjóri.

Alþingi
Erindi nr. P 127/929
komudagur 27.2.2002



Alþingi
Ágúst Geir Ágústsson
Austurvelli
150 Reykjavík

Reykjavík 26. febrúar 2002

Tilvísun: 2002020055/90.1.1

HH/BH

Tilv. ykkar: 22.02.2002

Efni: Umsögn um frumvarp til hafnalaga, 386. mál.

Með bréfi dags. 22.02.2002 er óskað umsagnar um frumvarp til hafnalaga, 386.mál.

Vegagerðin gerir ekki athugasemdir við frumvarpið.

Virðingarfyllst,

Helgi Hallgrímsson,
vegamálastjóri.

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Við er til bréfs samgöngunefndar Alþingis dagsett 19. febrúar 2002, þar sem óskað er eftir umsögn Vestmannaeyjahafnar um frumvarp til hafnalaga, 386. mál, heildarlög.

Hafnarstjórn Vestmannaeyja hefur fengið til umsagnar frumvarp til nýrra hafnalaga. Hafnarstjórnin lýtur svo á, að margt í frumvarpinu þurfi endurskoðunar við og fer eindregið fram á við samgöngunefnd, að farið verði rækilega yfir þær athugasemdir sem gerðar eru við frumvarpið bæði frá einstökum höfnum og Hafnasambandi sveitarfélaga.

Hafnarstjórn er að mestu sammála umsögn Hafnasambands sveitarfélaga, sem samþykkt var á aukafundi sambandsins 1. mars sl., en vill að auki vekja sérstaka athygli á skoðun sinni á tveimur þáttum frumvarpsins.

Í fyrsta lagi.

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir að þáttur ríkissjóðs í hafnargerð dragist verulega saman. Það hefur, að áliti hafnarstjórnar, mikla hættu í för með sér fyrir landsbyggðina og kemur til með að ógna tilvist margra hafna, þar sem eigendur hafnanna eru í flestum tilfellum ákaflega illa í stakk búnir, til að taka á sig auknar álögur.

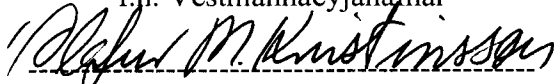
Í athugasemdum við 11. gr. í frumvarpinu stendur. “Líftíma og slit margra hafnarmannvirkja er í meginatriðum fremur hægt að rekja til veðurfarslegra eða náttúrulegra ástæðna en notkunar.” Þetta þýðir m.a., miðað við að sá greiði sem noti, að erfitt er í mörgum höfnum að innheimta afnotagjald af hafnarmannvirkjum, sem duga fyrir rekstri og endurbyggingu. Ef það ætti að gerast yrðu margar hafnir annað hvort að verðleggja sig á þann hátt að viðskiptavinir gætu ekki við unað, eða leggjast af, þó svo að hafnirnar séu í flestum tilfellum lífæð þeirrar byggðar sem við þær standa. Því hvetur hafnarstjórnin til þess, **að ákvæði núgildandi hafnalaga um framlög úr ríkissjóði til hafnargerðar verði láti gilda áfram að mestu óbreytt og gert verði ráð fyrir auknu fjármagni til hafna í samgönguáætlun.** Þetta gildi að minnsta kosti á meðan reynsla kemst á hvernig hinar ýmsu hafnir koma út í nýju lagaumhverfi. Endurskoða mætti þetta ákvæði t.d. við endurskoðun hafnaáætlunar 2007-2010.

Í öðru lagi.

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir afnámi samræmdrar gjaldskrár á ákveðnum aðlögunartíma. Í byrjun var við það miðað, að þetta viðmiðunartímabil yrði þrjú ár, en í frumvarpinu er miðað við eitt ár.

Hafnarstjórn telur að þetta aðlögunartímabil þurfi að vera lengra en eitt ár, þar sem reynslan af nýrri gjaldskrá sé ekki orðin nægilega ljós á einu ári og miðuðu t.d. Danir við þrjú ár við samskonar breytingar.

Að lokum áréttar Hafnarstjórn Vestmannaeyja stuðning sinn við samþykkt aukafundar Hafnasambands sveitarfélaga þann 1. mars 2002.

Virðingarfyllst
f.h. Vestmannaeyjahafnar

Ólafur M. Kristinsson, hafnarstjóri



Vestmannaeyjahöfn



Nefndasvið Alþingis,
Samgöngunefnd,
Þórshamri v/Templarasund,
150 Reykjavík.

Reykjavík 15. mars 2002

Efni: Umsögn um frumvarp til hafnarlaga, mál 386.

Frumvarpið gerir ráð fyrir að færa stjórn hafna og ábyrgð á rekstri þeirra til sveitarstjórna. Í frumvarpinu er einnig gert ráð fyrir því að hægt sé að starfrækja hafnirnir samkvæmt fleiru en einu rekstrarformi, m.a. sem hlutafélög að ákveðnum skilyrðum uppfylltum.

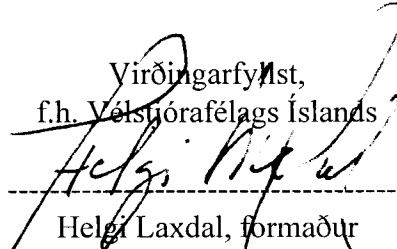
Frumvarpið á að taka til allra hafna sem reknar eru í atvinnuskyni. Ríkisafskipti eiga að minnka ásamt því að að samræmd gjaldskrá verður afnumin en í staðinn komið á fót verðsamkeppni milli hafnanna. Það hefur í för með sér að tekjur hafnanna verða mjög misjafnar vegna þess hve umferð um þær er mismikil. Nefna má t.d. að Reykjavíkurbær hefur allt aðra möguleika til tekna en aðrar hafnir vítt og breitt um landið.

Einkavæðing hafnanna mun leiða til þess að hafnargjöld, þar sem umferð er lítil, þurfa að vera mun hærri en þar sem umferð er mikil til þess að hægt sé að reka hafnirnar með nauðsynlegri þjónustu.

Það mun aftur leiða til þess að viðskipti við þær minni munu dragast saman sem aftur hefur áhrif á búsetu vítt og breitt um landið þ.e. verði þetta frumvarp að lögum mun það leiða til enn frekari búseturöskunar en orðin er.

Það er nokkuð kátlegt að fá í sömu andráníni frumvarp til hafnarlaga sem greinilega ýtir undir búseturöskun og síðan "tillögu til þingsályktunar um stefnu í byggðamálum" sem á, með fjárframlögum frá hinu opinbera til jöfnunar á aðstöðu, að stuðla að aukinni byggð vítt og breitt um landið.

Það er mat Vélstjórafélags Íslands að stjórnvöld verði að fara að gera það upp við sig hvort þau ætli með raunhæfum hætti að stuðla að jafnari byggð hér á landi eða hvort þau ætli að láta frjálsa samkeppni flytja megnið af atvinnustarfsemi landsins á suðvesturhornið.

Virðingarfyllt,
f.h. Vélstjórafélags Íslands

Helgi Laxdal, formaður

Fagmenn til sjós og lands!

10.03.02

Samgöngunefnd Alþingis
Alþingi
150 Reykjavík

Efni: Umsögn um frumvarp til hafnarlaga.

Á fundi hafnarnefndar Vopnafjarðarhrepps 30. okt. sl. var fjallað um nýtt frumvarp að hafnarlögum og jafnframt lagt fram álit Hafnarlaganefndar Hafnarsambands sveitarfélaga frá 32. ársfundi Sambandsins, sem haldinn var í Fjarðarbyggð 5. og 6. október 2001.

Frumvarpið gerir ráð fyrir verulegum breytingum á styrkhæfni hafnarframkvæmda. Í raun virðist ætlunin að ríkissjóður hætti nánast að styrkja hafnarframkvæmdir í landinu nema í nokkrum þröngt skilgreindum undantekningartilvikum. Þó er miðað við að ríkissjóður styrki áfram framkvæmdir skv. samþykkttri hafnaráætlun 2001-2004, en samkvæmt henni eru nýframkvæmdir á árinu 2002 1.283 m. kr., 2003 1.454 m. kr. og 2004 1.132 m. kr.

Árin þar á eftir verða áætluð framlög ríkisins til hafnarframkvæmda í heild um 240 m.kr. Verði frumvarpið að lögum eins og það er lagt fyrir er því ljóst að árleg framlög til hafnarframkvæmda frá ríkinu lækka um nálægt 1.000 m. kr.

Í tillögum stýrihóps um samgönguáætlun er gert ráð fyrir að þessi milljarður færist úr hafnarframkvæmdum yfir í vegaframkvæmdir.

Til þess að mæta þessum viðbótarútgjöldum hafnarsjóðanna í nýframkvæmdum er gert ráð fyrir að auka frjálsræði í gjaldskrármálum hafnarsjóða, jafnframt því að gera hafnir virðisaukaskattsskyldar. Ekki verður með nokkru móti séð að slíkar aðgerðir einar og sér dugi til þess að gera hafnarsjóðum í landinu kleift að byggja upp hafnir landsins með sama krafti og núgildandi lög gera ráð fyrir.

Í raun má segja að breyting af þessum toga kemur sér einungis vel fyrir stóru hafnirnar eins og í Reykjavík og til að mynda í Hafnarfirði, sem hvort eð er hafa ekki fengið ríkisstyrki fram að þessu til hafnarframkvæmda, en fengu nú endurgreiddan virðisaukaskatt af framkvæmdum sem þær ráðast í. Hjá minni höfnum sem hafa komist í að fá allt að 90 % styrk til hafnarframkvæmda eins og í dýpkunum og brimvarnargörðum myndi staðan á hinn bóginn versna verulega.

Að þessu leyti er því fyrirliggjandi frumvarp til hafnarlaga afturför frá nú gildandi lögum.

Það er mat hafnarnefndar Vopnafjarðarhrepps að nauðsynlegt sé að þessi kafla frumvarpsins verði endurskoðaður og breytt þannig að ekki verði kippt undan því stöðunum að hafnarmannvirki verði áfram byggð í landinu, annarsstaðar en í stærstu höfnum landsins.

Samkeppnisstaða hafna er verulega mismunandi. Sumsstaðar er nýbúið að byggja öll hafnarmannvirki upp, en á öðrum stöðum er komið að því að endurbyggja hafnirnar. Augljóst er hverjum er sjá vill að aðstöðumunur slíkra hafna er verulegur.

Stærðarmörk hafna þar sem styrkja skal framkvæmdir ber að skoða vel. Hvaða hafnir hafa sýnt það fram að þessu að ráða við nýbyggingu hafnarmannvirkja einar og sér, án ríkisstyrkja. Einungis hafnirnar á höfuðborgarsvæðinu í Reykjavík og Hafnarfirði.

VOPNAFJARÐAR
HREPPUR



HAMRAHLÍÐ 15
690 VOPNAFJÖRÐUR
SÍMI 473 1300
MYNDSENDIR 473 1196

Skoða þarf verulega vel áhrif lagasetningar af þessum toga á byggðaþróun í landinu. Þar sem mynduð hafa verið hafnarsamlög geta stærðarmörk af þessum toga leitt til þess að fýsilegt verði að sundra samlögunum. Slíkt yrði afturför.

Hvað mælir á móti því að það sé opinber stefna ríkisstjórnarinnar að efla byggð í landinu?

Til að mynda í Noregi eru veittir byggðastyrkir til fiskihafna . Hvers vegna ætti ekki að gera slíkt hér?

Hvað hafa menn verið að gera fram að þessu? Engu líkar er, en að ráðamenn þjóðarinnar telji að uppbygging hafna sem unnið hefur verið að víðsvegar um landið séu óarðbærar fjárfestingar. Nú sé kominn tími til að skipta um gír og taka þá fjármuni sem lagðir hafa verið árlega til uppbyggingar hafnarmannvirkja í landinu til uppbyggingar þjóðvega landsins, enda stór hluti sjóflutninga sem fram fer á landi öllum til ama, enda íslenskir vegir ekki byggðir fyrir slíka flutninga.

Niðurstaða:

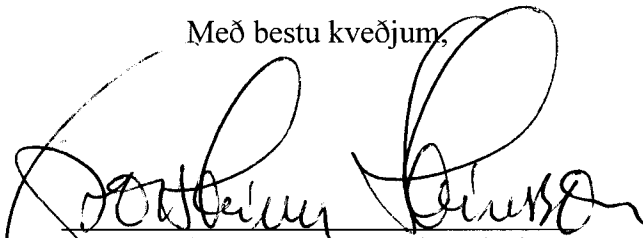
Það er mat hafnarnefndar Vopnafjarðarhrepps að, ef, fyrirbyggjandi frumvarp til hafnarlaga verður óbreytt að lögum muni það hafa víðtæk neikvæð áhrif á rekstur flestra hafna í landinu og í raun þýða að kippt yrði stöðunum undan lífæð fjölmargra byggðarlaga.

Á nýafstöðnu auka Hafnarsambandsþingi sveitarfélaga, sem til var boðað eingöngu til þess að fjalla um fyrirbyggjandi frumvarp að hafnarlögum 1. mars sl. samþykkti Hafnarsambandið tillögu, þar sem lagt er til að frumvarpið verði ekki afgreitt á yfirstandandi þingi. Þess í stað fari fram ítarleg umræða um meginefni frumvarpsins og leitað verði allra leiða til að gera á því nauðsynlegar breytingar. Í því sambandi verði farið rækilega yfir efnahagslegar afleiðingar lagafrumvarpsins fyrir einstök byggðarlög. Samgöngunefnd SSA hefur og ályktað í sömu veru.


Það er von hafnarnefndar Vopnafjarðarhrepps að málsmeðferð þessi og samþykktir þessara aðila leiði til þess að afgreiðslu frumvarpsins verði frestað á þessu þingi þannig að unnt verði að vanda umfjöllun um það og sníða af því nauðsynlega vankanta áður en það verður að lögum.

Þessu er hér með komið á framfæri við samgöngunefnd Alþingis.

Með bestu kveðjum,



Þorsteinn Steinsson, sveitarstjóri



SVEITARSTJÓRINN
VOPNAFIRÐI

Alþingi
Erindi nr. P 127/1656
komudagur 5.4.2002



ÞJÓÐHAGSSTOFNUN

4. apríl 2002

Nefndasvið Alþingis,
Austurstræti 8-10, 2. hæð,
150 Reykjavík

Vísað er til beiðni samgöngunefndar Alþingis dagsett 22. mars 2002, þar sem óskað er eftir umsögn um frumvarp til hafnalaga, 386. mál. Þjóðhagsstofnun biðst velvirðingar á hve seint þessi umsögn berst.

Virðingarfyllst,

Sigurður Guðmundsson

forstjóri

Umsögn um frumvarp til laga um hafnalög, 386. mál.

Tilgangur frumvarpsins er m.a. sá að færa starfsemi hafna í átt til markaðskerfis og auka samkeppni í því skyni að ná fram betri hagkvæmni í rekstri hafna. Settar eru reglur sem eiga að stuðla að því að þjónustugjöld geri höfnum kleift að standa undir rekstri hafnar.

Þjóðhagsstofnun er þeirrar skoðunar að almennt sé æskilegt sé að auka fjárhags- og rekstrarlegt sjálfstæði hafnarfyrirtækja og rekstrareiningar sveitarfélaga þar sem því er við komið. Þjóðhagsstofnun er hlynnt því að einfalda reglugerðarumhverfi fyrirtækja og stofnana atvinnulífsins og að sömu reglur gildi um öll fyrirtæki og stofnanir innan atvinnugreina og milli atvinnugreina. Ljóst er að með upptöku virðisaukaskatts á þjónustugjöld hafna færast rekstur þeirra nær umhverfi annars atvinnurekstrar og er það til bóta.

Ekki er eins augljóst hvaða tilgangi það þjónar að rekstrarform hafna lúti mismunandi reglum í gjalddöku fyrir hafnatengda þjónustu, samkeppnisreglum ef um samkeppni sé að ræða en reglum um gjalddöku opinberra fyrirtækja ef samkeppni er ekki til staðar. Stofnunin er hins vegar ekki dómbær á það hvort hin mismunandi rekstrarform sem frumvarpið gerir ráð fyrir séu nauðsynleg.

Þjóðhagsstofnun telur að styrkir ríkisvalds eigi að hlíta almennum og gegnsæjum reglum. Frumvarpið stefnir í þá átt með því að binda almenna stofnstyrki til hafnargerðar við ákvæði Eftirlitsstofnunar EFTA um byggðastyrki. Þjóðhagsstofnun telur mikilvægt að allar ákvarðanir um opinberar framkvæmdir byggji á eins traustum grunni og hægt er. Fullnægjandi undirbúningur og raunhæfar og skýrar áætlanir gagnast best ásamt æskilegu eftirliti með hverri framkvæmd fyrir sig. Stofnunin telur að umrætt frumvarp geti aukið og bætt á skýrleika og skilvirkni vegna framkvæmda við hafnagerð á vegum hins opinbera.



Pórshöfn 8. mars 2002

**Samgöngunefnd Alþingis
c/o Ágúst Geir Ágústsson
Alþingishúsið v/Austurvöll
101 Reykjavík**

*Alþingi
Erindi nr. P 127/1128
komudagur 12.3.2002*

Efni: Athugasemdir við frumvarp til nýrra hafnalaga

Undirrituðum hefur verið falið, af Hafnarsjóði Pórshafnar, að koma á framfæri athugasemdum við frumvarp til nýrra hafnalaga er samgönguráðherra hefur lagt fram á Alþingi.

Í fyrirliggjandi frumvarpi eru gerðar nokkrar veigamiklar breytingar á núgildandi hafnalögum. Ýmsar yrðu til bóta en aðrar virðast til þess fallnar að flækja rekstur hafna óþarflega, auk þess sem erfitt er að sjá hvernig hafnir munu ráða við eðlilega endurnýjun og þróun í framtíðinni ef fyrirliggjandi frumvarp verður að lögum.

Eins og fram kemur í greinargerð með frumvarpinu er ein af forsendum frumvarpsins sú að rekstur hafna skuli gerður virðisaukaskattskyldur. Þetta er að okkar mati breyting sem mun verða höfnunum til mikilla hagsbóta, einkum með tilliti viðhaldskostnaðar og nýfjárfestinga. Við fögnum þessu og hvetjum til þess að fjármálaráðuneyti verði falið að koma á þessari breytingu eins fljótt og auðið verður.

10. og 11. gr. frumvarpsins þarf, að okkar mati, að breyta. Í 10. gr. segir "Sveitarfélagi er ekki heimilt að reka hafntengda atvinnuáðstöðu né hafntengda þjónustu á hafnarsvæðinu, sbr. þó 29. gr." Þó að fram komi í 29. gr. að ráðherra sé heimilt að veita undanþágu frá þessu ákvæði teljum við eðlilegt að fella þetta ákvæði niður. Flestar minni og meðalstórar hafnir á landinu annast einhverja eða jafnvel alla þjónustu sem veitt er á hafnarsvæði viðkomandi. Um er að ræða eðlilega þjónustu við viðskiptavinum hafnarinnar sem, nánast í öllum tilvikum, er sinnt af nauðsyn og því umhendis að þurfa að óska eftir sérstökum heimildum frá ráðherra til slíkra verka. Í skýringum við 11. gr. kemur fram, m.a., nokkuð nákvæm skilgreining á því hvernig skuli ráðstafa tekjum vegna hafnargjalda auk þess sem segir í 11. gr. að samanlagðar tekjur vegna álagðra skipa- og vörugjalda megi ekki vera hærri en sem nemi kostnaði við að reka höfnina. Bæði þessi atriði eru til þess fallin að skapa ágreining í tengslum við gjaldtöku og teljum við eðlilegt að þetta verði fellt út.

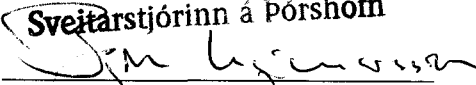
Í 24. gr. frumvarpsins kemur fram m.a. að ríkisstyrkir til framkvæmda muni einskorðast við hafnir þar sem meðalafli sl. þriggja ára sé undir 400 millj.kr. og skatttekjur viðkomandi sveitarfélags sé undir 150 millj.kr. Aflaverðmætisviðmiðunin gerir það að verkum að nánast allar fiskihafnir landsins verða ekki styrkhæfar eftir gildistöku laganna. Erfitt er að sjá hvernig þessar hafnir eiga að geta staðið að eðlilegri endurnýjun hafnarmannvirkja án ríkisstyrkja og jafnframt aðlagð hafnir að áframhaldandi þróun fiskiskipafлотans. Augljós hætta er á því að, með gildistöku þessa frumvarps, verði tilveru margra byggðalaga, sem eiga lífsviðurværi sitt öflugri

hafnaraðstöðu að þakka, stefnt í voða. Frumvarp sem þannig gerir ráð fyrir afnámi ríkisstyrktra hafnaframkvæmda er því óásættanlegt með öllu.

Með þeim dæmum sem bent hefur verið á hér að framan viljum við vekja athygli á því að ýmsir vankantar eru á frumvarpinu. Við gerum því að tillögu okkar að lögð verði enn frekari vinna í frumvarpið og að það verði ekki afgreitt á yfirstandandi þingi.

Hafnarstjórn Þórshafnar er tilbúin til að taka þátt í ferkari vinnu við frumvarpið verði eftir því óskað.

Virðingarfyllst,
f.h. hafnarstj. Þórshafnarhrepps,

Sveitarstjórinn á Þórshöfn

Björn Ingimarsson,
sveitarstjóri

Afrit: Þingmenn norðurlandskjördæmis eystra