

Fiskeri- og kystdepartementet
Esben Schlytter
Postboks 8118 Dep
0032 Oslo

Deres ref.:

Vår ref.: 2006/2048 - 5
MAB MAAA 523.0

Saksbeh.: Magnus Aarø

Dato: 20.03.2007

■ Høring - forslag til revidert lov om havner og farvann m.v.

Det vises til høringsbrev fra Fiskeri- og kystdepartementet 21. desember 2006 samt brev fra Fornyings- og administrasjonsdepartementet 3. januar 2007 vedrørende forslag til revidert lov om havner og farvann m.v.

I det følgende vil Konkurransetilsynet knytte merknader til enkelte av bestemmelsene i lovforslaget.

Adgang til havner

Konkurransetilsynet er positiv til at det inntas en ny prinsippbestemmelse om havners plikt til å motta fartøy, jf. lovforslaget § 6-1. Dette gir større grad av forutberegnelighet for markedsaktørene. Bestemmelsen vil også kunne virke preventivt. En bestemmelse om havners plikt til å motta fartøy vil styrke konkurransen i markedet for sjøtransport, ettersom adgang til havn er av vesentlig betydning for aktørene i dette markedet.

Videre er det hensiktsmessig at lovforslaget § 6-1 gis anvendelse på private havner, ettersom private havner ikke er underlagt den samme kontroll og styring som offentlig eide havner. Konkurransetilsynet er også positiv til bestemmelsen i lovforslaget § 7-10 annet ledd, som gir departementet en utvidet kompetanse til ved forskrift eller enkeltvedtak å fastsette at en privat havn skal kunne benyttes av andre brukere av havnetjenester.

Lovforslaget § 6-1 gjør unntak fra plikten til å motta fartøy ved kapasitetsbegrensinger i havnen. Ut fra konkurransemessige hensyn må imidlertid unntaket praktiseres med forsiktighet. Faren med et slikt unntak er at havnene kan omgå adgangsplikten ved å vise til kapasitetsbegrensinger. Det er derfor viktig at de relevante tilsynsmyndigheter undersøker om det foreligger en reell og tilstrekkelig kapasitetsbegrensning i det enkelte tilfelle.

Det bemerkes til sist at lovforslaget §§ 6-1 og 7-10 annet ledd bør tolkes i tråd med konkurransereglene for å unngå eventuell motstrid mellom reglene.

Eierskap til havner

Det er effektivt og preventivt, sett fra et konkurransemessig ståsted å regulere eierskap til havn på en slik måte at risikoen for konkurransebegrensende atferd reduseres ytterligere. Dette kan gjøres ved å skille eierskapet til havner fra de aktørene som konkurrerer i markedet for sjøtransport. Selskap som eier infrastruktur kan i en konkurransesituasjon ha insitament til å tilgodese egne interesser; for eksempel ved å nekte konkurrentene adgang til infrastrukturen eller ved å operere

med diskriminerende adgangsvilkår. På denne bakgrunn bør eierskap til havner legges til foretak som ikke er aktive på markedet for sjøtransport.

Med samme begrunnelse bør det utvises forsiktighet ved utleie av havnedrift til operatørselskap som også opererer i markedet for sjøtransport, jf. lovforslaget § 7-3. Offentlige havneareal bør som hovedregel ikke leies ut til aktører som opererer i markedet for sjøtransport, men Konkurransetilsynet har forståelse for at slike avtaler til en viss grad kan være nødvendig på grunn av behovet for investeringer ved opprettelse av havner. Det er viktig å utforme disse avtalene på en måte som reduserer risikoen for konkurranseskadelig atferd. Det er derfor viktig at lovforslaget § 6-1 om adgang til havn setter en grense for avtalenes innhold. I tillegg vil konkurranse-loven §§ 10 og 11 utgjøre en begrensning på aktørenes handlefrihet.

Samarbeid mellom havner

Et særlig spørsmål er om det gjennom lovgivningen skal legges opp til samarbeid mellom havner. Ut fra konkurransemessige hensyn er samarbeid mellom havner i utgangspunktet ikke ønskelig. Et samarbeid kan være i strid med målsettingen om en effektiv utnyttelse av havneressursene, og vil også kunne være i strid med konkurranse-loven § 10.

Lovforslaget §§ 7-3 og 7-9 åpner for samarbeid både mellom offentlige havner, og mellom private og offentlige havner. Et slikt samarbeid kan i noen tilfeller være nødvendig for en effektiv utnyttelse av havnefasilitetene. Et samarbeid vil i slike tilfelle kunne være i tråd med konkurranse-lovens overordnede formål; effektiv bruk av samfunnets ressurser, jf. konkurranse-loven § 1. Dette forutsetter imidlertid at det foreligger betydelige effektivitetsgevinster som følge av samarbeidet.

Antall havner og størrelsen på den enkelte havn

Det fremgår av høringsnotatet at en målsetning med den endrede organiseringen av havnene er å få færre, spesialiserte og profesjonaliserte havner. En slik organisering av havnene vil kunne medføre effektivitetsgevinster/stordriftsfordeler, som igjen vil kunne gi lavere priser til brukerne.

Organiseringen vil imidlertid kunne medføre færre og dominerende aktører i havnemarkedet, noe som igjen kan innebære økt risiko for misbruk av dominerende stilling til skade for konkurransen. I en slik kontekst er det spesielt viktig at eierstruktur og havnetilgang er regulert på en slik måte at risikoen for konkurranseskadelige handlinger reduseres.

Avskaffelse av havneavgiften

Brukerne av havnetjenester betaler etter gjeldende regelverk en havneavgift som er fastsatt av kommunen.¹

Lovforslagets avskaffelse av havneavgiften synes i utgangspunktet som et konkurransemessig positivt tiltak. Dersom havner er naturlige substitutt for hverandre, vil avskaffelsen av havneavgiften kunne føre til økt priskonkurranse mellom havnene gjennom større vektlegging av kostnadseffektivitet i havnedriften. Denne konkurransen vil kunne medføre lavere priser for brukere av havnetjenester, og i siste omgang komme forbrukerne til gode. Tiltaket kan også medføre større grad av innovasjon med hensyn til havnedrift, og en mer effektiv utnyttelse av havnene.

Utover dette har Konkurransetilsynet ikke merknader til lovforslaget.

¹ Lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. kap. VI



Med hilsen

Magnus Gabrielsen (e.f.)
fung. avdelingsdirektør

Håkon A. Cosma
seksjonssjef

Kopi til:

Fornyings- og administrasjonsdepartementet Postboks 8004 0030 Oslo