

Oslo, 21. januar 2022

Norske Havner representerer havnene i Norge og arbeider for å synliggjøre havnenes betydning, utvikling og konkurranseevne.

Norske Havner er en del av arbeidsgiver- og interesseorganisasjonen Samfunnsbedriftene som organiserer over 535 lokale og regionale samfunnsbedrifter, primært med kommunalt eierskap.

FNs bærekraftsmål er rettesnor og grunnlag for det Samfunnsbedriftene arbeider med og står for.

Til

Kystverket

post@kystverket.no

Deres ref: 2021/6423-8

Høring – forslag til avgiftssatser for 2022, losavgifter og sikkerhetsavgifter.

Norske Havner viser til brev fra Kystverket 2. desember 2021.

Norske Havner er glade for at Kystverket i dette forslaget har vist hvordan bla losingstimene fordeler seg på skipssegment. Denne typen informasjon har Norske Havner etterlyst lenge fordi det er viktig for å gjøre gode vurderinger.

Norske Havner støtter forslaget om å videreføre fritaket i losberedskapsavgiften for skip opp til 8000 bruttotonn (BT). Vi konstaterer imidlertid at denne ordningen har ligget fast i størrelse siden 2016. Ordningen burde vært indeksregulert på lik linje med øvrige avgifter i dette forslaget. Videre burde ordningen vært økt i omfang, eksempelvis gjennom økning av BT, som en stimuli for norsk kystfart.

Pandemien har visst hvor viktig bla cruiseskipene er for inntjeningen til los-tjenesten. Cruise og bulk er skipssegmenter som står for en god del av losavgiftene.

Vi støtter at underdekningen for 2022 som et resultat av Covid-19 dekkes av staten i forbindelse med revidert budsjett til våren. Dette er viktig fordi det er godstransporten, som vi ønsker å stimulere, som blir rammet om ikke dette kompenseres.

Vi er skeptiske til at losavgiftene heves med i overkant av 5% da den generelle prisøkningen i 2022 er estimert til 3,5 prosent. Vi mener i tillegg at det bør være ytterligere rom for effektivisering og bruk av ny teknologi innen sektoren.

Videre mener Norske Havner at sikkerhetsavgiftene må finansieres av staten i sin helhet. Dette er en parallell til systemet vi kjenner fra veisektoren, og bør være en statlig finansiert oppgave fremover. En slik støtte vil bidra til økt godsoverføring uten at det kommer i konflikt med statsstøtteregelverket. Vi tror også at en fullfinansiert statlig drift av alle 5 VTS' ene, ikke bare den i Vardø, vil være et incitament til økt effektivisering av denne tjenesten fremover.

Med vennlig hilsen

Kjell-Olav Gammelsæter
Direktør

Arnt-Einar Litsheim

Fagdirektør