

## Nefndarálit

um frv. til hafnalaga.

Frá 2. minni hluta samgöngunefndar.

Það frumvarp sem hér er til umræðu er í helstu atriðum samhljóða því frumvarpi sem samgönguráðherra lagði fram á Alþingi fyrir einu ári.

Það er samdóma álit þeirra sem sendu inn umsagnir á síðasta þingi að þörf sé á því að endurskoða lögin. Nokkrar breytingar hafa verið gerðar á frumvarpinu frá því að það var lagt fram á síðasta þingi og eru þær flestar til bóta. Hugmyndafræðin er þó óbreytt og langtímaáhrif þessarar lagasetningar, ef af henni verður, munu verða gífurleg á byggðir á Íslandi og reynast fiskihöfnum vítt og breitt um landið þung í skauti.

Helstu nýmæli í þessu frumvarpi frá gildandi hafnalögum eru tilgreind í greinargerð með frumvarpinu en þar segir:

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

Annar minni hluti gerir sérstakar athugasemdir við lið 1 og 2 í framangreindri upptalningu.

Hafnirnar eru hluti grunnnets samgöngukerfis landsins og hafa byggst upp vegna samgangna á sjó og sem nauðsynleg þjónustumannvirki fyrir fiskiskipaflotann. Hafnirnar eru forsenda atvinnulífs og búsetu í sjávarþorpum og bæjum víða um land. 2. minni hluti lítur því á hafnir í flestum tilvikum sem þjónustumannvirki, hluta af almannaþjónustu við atvinnulíf og búsetu í landinu. Hugmyndafræðin að baki frumvarpinu felst í því að heimila einkavæðingu hafnarmannvirkja vítt og breitt um landið og innleiða frjálsa samkeppni hafna innbyrðis, þ.e. að láta þær keppa hverja við aðra um að fá til sín viðskipti og þjónustu. Samkvæmt frumvarpinu verður dregið verulega úr ríkisstyrkjum til hafna og notendum hafnanna, einkum sjávarútveginum, gert að standa undir nauðsynlegum framkvæmdum og viðhaldi hafnanna. Búast má við harðri samkeppni milli hafna þegar fram líða stundir og í slíkri samkeppni munu einhverjar hafnir óhjákvæmilega verða undir.

Í athugasemdum við 18. gr. frumvarpsins segir: „Frumvarpið gerir ráð fyrir að sveitarfélög geti framselt rekstur hafna til annars rekstrarforms skv. 3. tölul. 8. gr. Gert er almennt ráð fyrir að slíkt félag verði áfram í eigu viðkomandi sveitarfélags en þó eru í frumvarpinu engar takmarkanir settar á að sveitarfélög geti síðar selt hlut sinn öðrum aðilum.“

Annar minni hluti getur ekki fallist á þessa einkavæðingarhugmyndafræði sem teygir sig sífellt lengra inn á svið almannajónustunnar.

Loks gagnrýnir 2. minni hluti þá tæmandi sundurliðun gjaldheimilda sem finna má í 17. gr. frumvarpsins. Greinilegt er að ákvæðið er eingöngu sniðið að stórum umsvifamiklum höfnum og ljóst að smærri hafnir eiga óhægt með að sundurliða og kostnaðargreina sín gjöld eins og krafist er. Þá er ljóst að tæmandi talning gjaldheimilda getur verið mjög heftandi í starfsemi hafna.

Með vísan til framangreinds getur 2. minni hluti ekki stutt frumvarpið.

Alþingi, 13. mars 2003.

Jón Bjarnason.

## Fylgiskjal.

### **Umsagnir um frumvarp til hafnalaga (386. mál á 127. löggjafarþingi).**

*Umsögn Landssambands íslenskra útvegsmanna.*

(25. mars 2002.)

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 fjáls. 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 lögbýngingaðar hækkunar að 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.

Þegar hafnamál á Íslandi eru skoðuð er margt 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 lítið 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. frumvarpsins 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

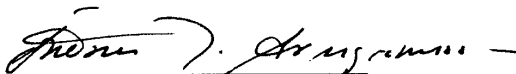
Þjónustufyrirtækja á viðkomandi stöðum beri varanlegan hnekki. Þegar skipin hætta að koma í heimahöfn er líklegt að skipverjarnir telji hag sínum betur borgið með búsetu þar sem þau landa og þannig geta afleiðingarnar orðið keðjuverkandi.

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 samkeppnisyrvöldum 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.

Virðingarfyllt,

f.h. Landssambands ísl. útvegsmanna



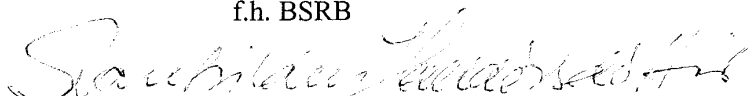
Friðrik Jón Arngrímsson framkvæmdastjóri

*Umsögn Bandalags starfsmanna ríkis og bæja.*  
(26. mars 2002.)

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

*Umsögn Vélstjórafélags Íslands.*  
(15. mars 2002.)

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 hafnirir samkvæmt fleiru en einu rekstrarformi, m.a. sem hlutafélög að ákveðnum skilyrðum uppfylltum.

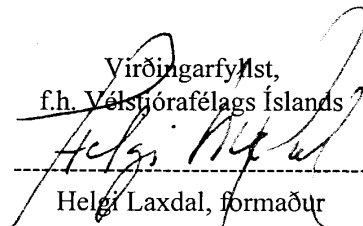
Frumvarpið á að taka til allra hafna sem reknar eru í atvinnuskyni. Ríkisafskipti eiga að minnka ásamt því að að samræmd gjaldskrá verður afnumin en í staðinn komið á fót verðsamkeppni milli hafnanna. Það hefur í för með sér að tekjur hafnanna verða mjög misjafnar vegna þess hve umferð um þær er mismikil. Nefna má t.d. að Reykjavíkurböfn 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 hærrí 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.

Yirðingarfyllst,  
f.h. Vélstjórafélags Íslands  
  
-----  
Helgi Laxdal, formaður

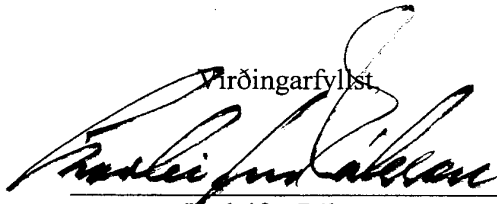
*Umsögn Ísafjarðarbæjar.*  
(8. apríl 2002.)


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. Glætur frá fyrirlestri Halldórs Halldórssonar, bæjarstjóra, á aukahringi 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 ljósrít 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.

Virðingarfyllt  
  
Þorleifur Pálsson  
- bæjarritari -



ÍSAFJARÐARBÆR

Hugsanleg áhrif nýrra hafnarlaga  
á rekstur Hafna Ísafjarðarbæjar.

Halldór Halldórsson  
- bæjarstjóri -

Ávallt er þörf fyrir endurnýjun hafnamannvirkja.

- Samkvæmt frumvarpi að nýjum hafnalögum er gert ráð fyrir minni ríkisstyrkjum til hafnaframkvæmda.
- Ég mun taka á mörk að dæmi um hvaða áhrif okkur sýnist þetta muni hafa á rekstur Hafna Ísafjarðarbæjar.
- Framkvæmdaþörfin hjá Ísafjarðarbæ er fyrst og fremst vegna endurnýjunar mannvirkja en minna vegna nýframkvæmda.
- Sé um nýframkvæmdir að ræða tengist það helst aðstöðusköpun fyrir smábáta.

Tekjur Hafna Ísafjarðarbæjar

- Á undanföllum árum hefur orðið tekjusamdráttur.
- Árið 2000: 79 milljónir.
- Árið 2002: 63 milljónir (áætlað)
- Mismunur 16 milljónir í tekjulækkun á tveimur árum.
- Afgangur eftir greiðslu lána:
- 2000: 3,3 milljónir / 2002: <3,4> (áætlað)
- Til samanburðar eru framkvæmdir teknar út bæði 2000 og 2002.

Dæmi um eitt endurnýjunarverkefni

- Ásgeirskantur Ísafirði.
- Kanturinn er 50-60 ára gamall (þilið).
- Við skoðun í sumar kom í ljós að þilið er ónýtt og verður að endurnýjast í síðasta lagi eftir 2-3 ár.
- Áætlaður kostnaður er 250 milljónir kr. við þetta einstaka verkefni.
- Hafi VSK breyting áhrif á framkvæmdakostnað fer hann niður í 212 milljónir kr. (15% á hrif).
- Náist 3,3 milljónir í afgang eins og árið 2000 tæki 64 ár að greiða þetta einstaka endurnýjunarverkefni.

Sama endurnýjunarverkefni,  
hækkun aflagjalda.

- Aflagjöld 2002 eru áætluð 25.000.000 kr.
- Gefum okkur tvöföldun þeirra 50.000.000 kr.
- Mismunur 25.000.000 kr. væri hrein framlegð.
- Þá tæki 9 ár að greiða þessa einu framkvæmd.
- Hafa verður í huga að þetta er ein framkvæmd af mörgum.
- Áætluð þörf fyrir endurnýjanir á árinu 2002 eru 91 milljón kr. Þar af er Ásgeirskantur 50 millj.kr.

Möguleikar á hækkun aflagjalda

- Hverjir eru möguleikar Hafna Ísafjarðarbæjar á að halda t.d. 2% aflagjaldi eftir að samræmd gjaldskrá er lögð af?
- Í dag er allt að 64 þús. kr. dýrara að landa í einn gám á Ísafirði en á höfuðborgarsvæðinu vegna aukagjalda flutningsaðila.
- Það virðist nokkuð ljóst hvaða hafnir eru best undir samkeppni búnar.



## Hafnarstjórn Ísafjarðarbæjar ályktar gegn nýjum hafnarlögum

# Ný hafnarlög setja hafnir á landsbyggðinni í erfiða stöðu

Hafnarstjórn Ísafjarðarbæjar ákvað á fundi fyrir stuttu að senda samgöngunefnd Alþingis, umsögn vegna fyrirbyggjandi frumvarps til nýrra hafnarlaga sem þar er til umfjöllunar og stefnt er að lögbinda á vordögum. Í umsögn sinni segir hafnarstjórn að frumvarpið sé slæmt á heildina litið þó þar megi finna jákvæða punkta.

Þrjú atriði eru sérstaklega tekin fyrir í umsögn hafnarstjórnar Ísafjarðarbæjar. Í fyrsta lagi er varað við því að stuðningur ríkisvaldsins við nýframkvæmdir og endurnýjun hafnarmannvirkja, falli út verði frumvarpið að lögum. Þá leggur hafnarstjórn áherslu á að aðlögunartími verði gefinn til að taka upp fulla samþykkingu, verði ekki komist hjá því að gjaldskrá verði ekki lengur samræmd vegna EES-reglna. Í þriðja lagi leggur hafnarstjórn Ísafjarðarbæjar

til að skilgreining hafna verði endurskoðuð í nýjum lögum þannig að tillit verði tekið samsetningar sveitarfélaga en þannig gæti Ísafjarðarbær t.d. valið á milli þess að reka Hafnir Ísafjarðarbæjar sem eina höfn eða fleiri.

Frumvarpið er lagt fram til þess að samræma íslensk lög við lög evrópska efnahagssvæðisins og eru ýmsar breytingar fólgnar í því, sem yrðu höfnum á landsbyggðinni afar óhagstæðar. Meðal breytinga er koma í kjölfar frumvarpsins, verði það samþykkt í óbreyttri mynd, eru þær að ríkisstyrkir til nýframkvæmda og viðhaldsverkefna á höfnum leggjast nær alveg af, en í dag er framlag ríkisins til viðhaldsverkefna og nýframkvæmda á innri hafnarmannvirkjum um 60% af heildarkostnaði en fer upp í 90% á svokölluðum innri mannvirkjum s.s. varnargörðum o.fl.

Þessu varar hafnarstjórn við og bendir á að 64 ár taki að greiða fyrirhugaða endurnýjun á Ásgeirskanti á Ísafirði án ríkisstyrkja, miðað við að 3,3 milljónir næðust í tekjuafgang hafnarinnar líkt og gerðist árið 2000.

Frumvarpið kveður einnig á um að ólöglegt verði að hafa samræmda þjónustugjaldskrá á höfnum landsins, en hún er í dag ákveðin af samgönguráðuneytinu og er verð það sama allsstaðar um landið. Ef verðlag á hafnarþjónustu yrði gefið frjálst má telja næsta víst að hafnirnar á höfuðborgarsvæðinu, sem fá sínar tekjur aðallega frá millilandaflutningum, lækkuðu gjaldskrá sína í því skyni að fá sem flest skip til þess að landa þar. Varpar hafnarstjórn m.a. fram þeirri spurningu, hverjir möguleikar hafna Ísafjarðarbæjar til þess að halda 2% aflagjaldi yrðu, eftir að sam-

ræmd gjaldskrá hefur verið lögð af þar sem í dag er allt að 64 þús. kr. dýrara að landa í einn gám á Ísafirði en á höfuðborgarsvæðinu vegna aukagjalda flutningsaðila. Telur hafnarstjórn nokkuð ljóst hvaða hafnir væru best undir samkeppni búnar ef lög in verða samþykkt.

„Við ákváðum að senda einfalda umsögn til samgöngunefndar og tala aðeins um þær hliðar málsins sem snúa beint að okkur, þó svo við teljum að lög in í heild sinni séu alls ekki nógu góð og setji flestar hafnir landsins, aðrar en í Reykjavík og Hafnarfirði, í afar erfiða afstöðu, enda er engin tilviljun að flest sveitarfélög á landinu hafa ályktað gegn þeim. Við munum að sjálfsgöðu taka þátt í allri samþykkingu ef að lögunum verður og sjáum nokkur sóknarfæri fyrir okkur í þeim, en það breytir því ekki að ef þau verða samþykkt í núverandi mynd, á það eftir að setja hafnir utan höfuðborgarsvæðisins í talsverð vandræði. Við stöndum nú í þeirri von að samgöngunefnd taki sér góðan tíma til þess að fara yfir frumvarpið og vísi því jafnvel til næsta þings þannig að það verði ekki afgreitt á því er nú stendur yfir eins og stefnt er að,“ sagði Halldór Halldórsson, bæjarstjóri Ísafjarðarbæjar, í samtali við blaðið og bætti því við að þar sem lög in hafa verið á döfinni í rúm tvö ár hafi hafnarstjórn Ísafjarðarbæjar lagt áherslu á að ljúka eins miklu af viðhalds- og nýframkvæmdarverkefnum við höfnina og unnt hafi verið á þeim tíma til þess að tryggja fjármagn frá ríkinu í þau.