



Kristiansund kommune
I medvind uansett vær

Arkiv: P00
Arkivsaksnr: 2009/1861-18
Saksbehandler: Geir Aakvik
Dato: 30.05.2018

Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet		12.06.2018

Uttalelse til forslag til ny havne- og farvannslov

Vedlegg

- 1 Høringsbrev NOU havne -og farvannsloven
- 2 Sammendrag av NOU 2018: 4 Sjøveien videre - Forslag til ny havne- og farvannslov
- 3 Utkast til høringsuttalelse fra Norske Havner

Rådmannens innstilling

Saken legges frem for formannskapet med følgende forslag til

uttalelse:

Formannskapet viser til rådmannens saksframlegg og ber rådmannen oversende dette til samferdselsdepartementet som kommunens uttalelse til forslaget til ny havne- og farvannslov.

Saksopplysninger

Denne saken gjelder kommunens uttalelse til et regjeringsoppnevnt utvalg som har utredet og fremmet forslag til ny havne- og farvannslov. Uttalelsen er i hovedsak avgrenset til to sentrale sider av lovforslaget; fordeling av ansvar og myndighet mellom stat og kommune og forslag til ny regulering av kommunale havners kapitalforvaltning.

Rådmannens vurdering

Samferdselsdepartementet har sendt *NOU 2018: 4 Sjøveien videre — Forslag til ny havne- og farvannslov* til uttalelse med frist 15. juni 2018. Gjeldende havne- og farvannslov trådte i kraft 1. januar 2010. Hovedmålsettingen med loven var å etablere et juridisk rammeverk som skulle bidra til økt bruk av sjøtransport som en effektiv og miljøvennlig transportform. I etterkant av ikrafttredelsen, er det stilt spørsmål ved om loven oppfyller hovedmålsettingen og regjeringen oppnevnte i august 2016 et utvalg for å vurdere behovet for ny lov. I mandatet for utvalget heter det bl.a.: *I regjeringens politiske plattform framgår det at havne- og farvannsloven skal moderniseres og revideres «med sikte på å åpne for at havner kan organiseres som aksjeselskap.» Videre følger det av regjeringens «Nasjonal havnestrategi» at regjeringen vil «utvikle et regelverk for havnekapital som legger til rette for markedsorienterte havner til det beste for sjøtransporten».*

Utvalget foreslår en ny havne- og farvannslov som både omfatter en omstrukturering av dagens lov og materielle/faktiske endringer på flere områder. Losloven av 2014 er også inkorporert i loven uten at dette ment å føre til materielle endringer i losbestemmelsene.

Rådmannen vil i det etterfølgende avgrense omtalen og drøftingen av lovendringene til det som vurderes som de to mest sentrale sider av lovforslaget; fordeling av ansvar og myndighet mellom stat og kommune og forslag til ny regulering av kommunale havners kapitalforvaltning.

Ansvars- og myndighetsfordelingen etter lovforslaget

Utvalgets flertall foreslår en ny modell for lovens ansvars- og myndighetsfordeling. Forslaget innebærer at kommunen gjennomgående vil ha myndighet i havn, mens staten vil ha ansvar og myndighet i sjøområdene utenfor havn. Med havn menes i denne sammenheng sjøområder som er tilrettelagt for mottak og fortøyning av fartøy, medregnet områder for manøvrering av fartøy til og fra kaifront, for eksempel områder innenfor moloer, rundt faste og flytende kaier og i indre basseng.

Dette er en innsnevring av det geografiske myndighetsområdet til kommunen i forhold til dagens lov der kommunens myndighet ikke bare gjelder i havnen og det nærliggende sjøområdet, men hele kommunens sjøareal. Utvalget foreslår som en følge av denne ansvarsinnsnevringen at kommunens adgang til å innkreve anløpsavgifter bortfaller.

Utvalget foreslår å overføre ansvaret for farvannet til staten. Hovedargumentet for forslaget er at det bør være én myndighet som har ansvaret, slik at fremkommeligheten, sikkerheten for de sjøfarende og en enhetlig myndighetsutøvelse ivaretas på beste måte, samt at det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Norske Havner som er en interesseorganisasjon for havneiere, og som både har enkeltkommuner, kommunale foretak og interkommunale selskap som medlemmer, herunder KNH IKS, har i utkast til høringssvar sagt seg uenig i forslaget og uttaler: *Vårt hovedargument er at dagens ordning fungerer etter lovgivers intensjon og bidrar til en god samfunnsøkonomi. Det følger av forslaget at ansvaret for at ferdselen i farvannet ikke hindres eller vanskeliggjøres er av faktisk karakter. Det innebærer at den ansvarlige myndighet må reagere med konkrete tiltak dersom det inntreffer hindringer for skipstrafikken. Norske havner er tilstede langs hele kysten. Havnene har lokal kunnskap og ressurser som gjør dem i stand til å ivareta lovens formål på en hensiktsmessig måte og på en samfunnsøkonomisk god måte. Havnene har muligheten til å bruke personal- og andre ressurser på flere funksjoner, noe som holder kostnadene nede. Et nærliggende eksempel er en havnebåt som kan brukes både til oppgaver i farvannet (myndighet) og oppsyn med kaier ol (havnevirkksomheten). Vi mener at det vil være fordyrende dersom Kystverket tar over ansvaret for farvannet, enten på egen kjøp eller ved kjøp av tjenester lokalt, og dermed bidra til en svekkelse av sjøtransportens konkurranseevne. Hvis forslaget innebærer at Staten tar kostnadene over statsbudsjettet, vil forslaget bidra til en styrking av sjøtransporten ved at brukerfinansieringen faller bort.*

Rådmannen slutter seg til i all hovedsak til ovennevnte og til utvalgets mindretall som mener at gjeldende lovs fordeling av forvaltningsansvar og myndighet mellom stat og kommune bør videreføres i ny lov. En konsekvens av dette er at rådmannen også foreslår at gjeldende lovs § 25 om anløpsavgift videreføres.

Utvalget vurderer videre at det også etter ny havne- og farvannslov bør være adgang for kommunen til å etablere et interkommunalt samarbeid om myndighetsutøvelse etter loven, og at det fortsatt bør være adgang for kommunen til å delegerer myndighet etter havne- og farvannsloven til dette samarbeidet. Adgangen til delegering må ses i sammenheng med utvalgets forslag til ny § 28, som stiller krav om organisatorisk skille mellom kommunens offentlige myndighetsutøvelse og kommunens havnevirkksomhet. For

interkommunale samarbeider der samarbeidet er basert på et selskapssamarbeid etter lov om interkommunale selskap der selskapet er et eget rettssubjekt, innebærer denne bestemmelsen at kommunens forvaltningsmyndighet ikke kan delegeres til den interkommunale havnevirksomheten (havneselskapet).

For Kristiansund kommune og de andre deltakende kommunene i KNH IKS innebærer dette at dagens delegasjon av kommunens havnemyndighet til KNH IKS ikke kan videreføres, men at forvaltningsmyndigheten enten må utøves direkte av deltakerkommunene (administrativt, fast utvalg, eller kommunalt foretak) eller at det delegeres til et eget interkommunalt samarbeid om kommunal myndighetsutøvelse etter ny lov.

Rådmannen er enig i at det bør være et organisatorisk skille mellom kommunens offentlige myndighetsutøvelse og dens havnevirksomhet (kommersielle tjenesteyting), men er usikker på hvordan dette bør og kan gjennomføres etter ny lov. Utvalget skriver bl.a. i *kap. 10.2. Organisering av havner*:

Det kreves ikke at myndighetsutøvelse og drift av havnevirksomheten skilles slik at driften må legges til eget rettssubjekt, men det må sikres en organisering som gir et reelt skille mellom styring og forvaltningen av myndigheten og styring og forvaltningen av driften. Bestemmelsen vil imidlertid ikke være til hinder for at samme fysiske person både har arbeidsoppgaver innenfor offentlig myndighetsutøvelse og i havnevirksomheten.

I og med at KNH IKS er etablert som et eget rettssubjekt, vil det etter rådmannens vurdering formelt sett kunne være et alternativ å oppheve selskapsavtalen og etablere et interkommunalt samarbeid etter kommuneloven. Et slikt samarbeid ville kunne ivareta både den kommersielle havnevirksomheten og farvannsforvaltningen etter ny lov, dog tilfredsstillende kravet om organisatorisk skille som nevnt foran.

Kommunale havners kapitalforvaltning

Kommunalt eierskap er dominerende i norske havner. Dagens regler om havnekapital hindrer i realiteten kommunen som eier i å ta utbytte av overskudd fra havnevirksomheten. Utvalgets flertall ser det slik at adgang til å ta utbytte vil kunne stimulere til et mer aktivt eierskap enn dagens regelverk. Utvalgets flertall foreslår derfor at det åpnes for at den kommunale eier kan ta utbytte fra overskuddet i havnevirksomheten og at slikt utbytte kan benyttes til andre formål enn havnevirksomhet.

Det settes imidlertid begrensninger på utbytteadgangen. Flertallet foreslår at utbytte bare kan tas ut dersom gjenværende egenkapital vil være tilstrekkelig til å ivareta forsvarlig drift, vedlikehold og utvikling av havnevirksomheten. Ved salg av eiendom skal det gjøres tilstrekkelige avsetninger til nødvendige nyanlegg før utbytte kan tas.

Et mindretall foreslår at loven ikke skal ha noen begrensninger for adgangen til å dele ut utbytte fra overskuddet i havnevirksomheten, mens et annet mindretall foreslår at dagens regler om havnekapital videreføres.

Rådmannen mener det riktig at det åpnes opp for at utbytte skal kunne foretas, men legger til grunn at det i praksis vil være lite aktuelt å bruke denne adgangen i en tid der det ut fra nasjonale hensyn er et mål å få en økt andel av godstransporten over fra vei til sjø vil være viktig å bedre konkurransevilkårene til havnene.

Klima eller miljøkonsekvenser av forslaget: Ingen kjente.

Saken planlegges informert/involvert på følgende måte: Kunngjøring av møteinnkalling og sakliste for formannskapet. Saken, og behandlingen av denne, publiseres på www.kristiansund.no under fanen politikk og er søkbar i innsynsmodulen.

Arne Ingebrigtsen
rådmann

Karl Kjetil Skuseth
kommunalsjef