



Utvalgssak

Utvalgssaksnr	Utvalg	Møtedato
016/07	Utvalg for teknisk drift, havne- og eiendomsforhold	06.03.07
014/07	Formannskapet	21.03.07

Utsendt vedlegg	Til alle: Brev 09.01.06 fra Østfold fylkeskommune, høringsbrev fra FID pr. 21.12.06, høringsliste, høringsnotat FID, innholds-samt kap. 1, F-sak 157/03 (aktuelle deler), kopi artikkel HD pr. 23.02.07 I tillegg til utvalgets faste medlemmer: Høringsnotat FID i sin helhet
Ikke utsendt vedlegg	

Høring – forslag til revidert lov om havner og farvann.

Om høringen.

Fiskeridepartementet sender ved brev 21.12.06 ut på høring et omfattende forslag til endringer av sentrale bestemmelser i havne- og farvannsloven. Halden kommune står – merkelig nok i en så viktig høringssak for kommunen – ikke på Departementets høringsliste, ei heller de andre større havne kommunene i Østfold. Fristen for høringssvar til Departementet er 2. april 2007.

Ved brev 09.01.07 fra Østfold fylkeskommune – som står på høringslisten – oversendes således Departementets høringsbrev til samtlige av disse med anmodning til innspill om et felles høringsforslag innen 20. mars 2007, samt et felles drøftingsmøte i Fylkeshuset den 22. mars 2007 – for deretter sluttbehandling i Fylkestinget 26. april 2007.

Det er sjelden Halden kommune kan prioritere og behandle slike høringssaker. Innholdet i denne saken berører imidlertid Halden kommune sterkt og kommunen må derfor i denne saken avgi sitt syn.

Spørsmålene som tas opp i lovforslaget går rett inn i den mangeårige diskusjonen om havnen og havnekassens stilling i forhold til Halden kommune selv. Vurderingen fra kommunens administrasjon i denne saken vil kun ta opp problemstillingene knyttet til havnekassen og eierskap i lovforslaget, og ikke endringsforslag som krever maritime eller sjøkyndige vurderinger.

Kopi av høringsbrevet, høringsnotatet samt av lovforslagene (på til sammen ca. 300 sider) er utsendt utvalgets faste medlemmer. Til samtlige blir utsendt kopi av høringsbrevet samt høringsnotatets innholdsfortegnelse og kapittel 1, Hovedinnhold i lovforslaget.

Administrasjonen utredning er basert på den greie og kortfattede redegjørelse som gis, samt de høringsspørsmål som stilles, i Departementets høringsbrev av 21.12.06. Det er således ingen forutsetning at det 250 siders høringsnotatet blir lest av alle.

Litt lokal historikk.

Havne- og farvannslovens § 23, fjerde og femte ledd lyder i dag:

Avgifter som kommunen oppebærer etter loven her, **skal bare benyttes til havneformål.**

Når det er opprettet havnestyre, enten ved kommunens egen beslutning, ved interkommunalt samarbeide eller etter departementets bestemmelse, **skal havnestyret uttale seg om**

forvaltningen av avgiftsmidlene, som skal holdes adskilt i egen havnekaske.

Tilsvarende gjelder vederlag for bruk og utleie av kommunens særlige

havneinnretninger i havnedistriktet. Departementet kan ved enkeltvedtak

eller forskrift fastsette hva som forstås med havneformål og særlig havneinnretning.

Når en havn har eget havnestyre oppnevnt av departementet etter § 12 første ledd, kan departementet i særlige tilfelle og på nærmere vilkår gi tillatelse til at eiendommer og andre midler som inngår i havnekassen som nevnt i fjerde ledd, blir investert i prosjekter eller virksomhet med andre formål enn havneformål. Slik investering og avkastningen av denne inngår i havnekassens midler.

De bestemmelsene man særlig har strides om er angitt ovenfor i lovteksten med uthevet skrift.

Hovedskillelinjene i Halden har gått mellom de som med henvisning til ovenstående bestemmelse mener at Haldens offentlige havn skal være å anse som en tidligere kalt særkommune mest mulig fristilt både økonomisk og styringsmessig fra "eieren" av havnen – Halden kommune representert ved det til enhver tid sittende flertall i Halden kommunestyre. På den annen side står de som henviser bla. særlig til prinsippene i kommuneloven fra 1992 med etterfølgende lovendringer bla. i havne- og farvannsloven, som nettopp knesatte prinsippet om full lokaldemokratisk styring hos kommunens høyeste folkevalgte myndighet – kommunestyret – etter prinsippet all makt i denne sal uten statlig detaljstyring, medinnflytelse eller medbestemmelse fra staten, brukere, ansatte eller andre

Mengden av dokumenter vedr. saken Halden havn, Halden kommune og statlige kontrollmyndigheter er etter hvert blitt meget betydelig – og ser ikke ut til å slutte ref. her som siste i saken - reportasje i Halden Dagblad fredag 23.02.07. For øvrig følger vedlagt kopi av fremdeles aktuelle deler av formannskapssak 157/03, som bør kunne gi den nødvendige også historiske oversikt.

Hovedinnholdet i lovforslaget.

Det siteres nedenfor fra denne delen av høringsnotatet i sin helhet:

3. problemstillinger knyttet til havnekassen og eierskap.

Det bes særlig om høringsinstansenes kommentarer og innspill til følgende problemstillinger:

- Hvorvidt havnen bør ha en egen økonomi (havnekaske) adskilt fra kommunenes øvrige økonomi slik som etter gjeldende lov, eller om kommunen bør kunne organisere havnen som annen kommunal virksomhet.
- Hvorvidt det skal gjelde en begrensning som innebærer at selskap som er etablert med midler fra havnekassen, kun skal kunne ha offentlige eiere.

Selv om lovforslaget skisserer bestemmelser for overnevnte problemstillinger, understrekes det at departementet ikke har konkludert, og at høringsinnspillene vil inngå i en egen gjennomgang av disse spørsmålene. Lovforslaget og høringsdokumentet må således leses med det forbehold at lovforslaget foreløpig står åpent på disse punktene.

Nærmere om havnekassen som en adskilt økonomi innenfor kommunene – alternativer.

De offentlige havnene er eid av kommunene. Etter dagens lov holdes havnens midler i en egen havnekaske adskilt fra kommunens øvrige økonomi, og midlene i havnekassen kan bare brukes til havneformål. Loven har ingen regler om avvikling av havn. Det har derfor lenge vært en diskusjon om de kommunale havnenes økonomi fortsatt bør være adskilt fra kommunens øvrige virksomhet med begrensninger på bruken som nevnt.

Til fordel for en videreføring av havnekassen har det bl.a. blitt pekt på at havnene er en viktig del av det nasjonale transportsystemet, og fungerer som knutepunkt og omlastingsterminaler i transportkorridorene og varekjedene. Det er derfor betydelige nasjonale interesser i transportsektoren som skal ivaretas gjennom havnepolitikken.

En adskilt økonomiforvaltning i havnene gir et godt styringsverktøy for den nasjonale transportpolitikken og infrastrukturplanleggingen, og sikrer at kommunene ikke omdisponerer havneareal til andre formål, noe som kan skade sjøtransportens konkurranseevne i forhold til andre transportformer.

I motsetning til infrastrukturinvesteringer i bane og dels i veg, er havnenes infrastruktur og tjenesteyting finansiert gjennom gebyrer og vederlag som belastes sjøtransporten. For å

oppnå målsettingen om styrket sjøtransport, er det nødvendig at verdiene i havnekassen fortsatt skal tilrettelegge for sjøtransport og effektiv havneutvikling.

Prinsippet om en adskilt havneøkonomi kan på den annen side oppfattes som en særegen konstruksjon som er til hinder for en nødvendig omstilling og endring av havnestrukturen.

En alternativ løsning til kravet om havnekassee vil være å la havnene og havnenes økonomi være organisert som enhver annen virksomhet innenfor den kommunale sektoren. Nasjonale interesser innenfor transport- og havnesektoren kan i denne modellen ivaretas gjennom bestemmelsene i plan- og bygningsloven (innsigelse, statlige retningslinjer m.v.), avtalerettslige prinsipper og infrastrukturplanlegging gjennom Nasjonal transportplan.

En slik organisering vil være mer i samsvar med prinsippet om kommunalt selvstyre og helhetlig kommunal planlegging. Systemet med havnekassee har i en del tilfeller ført til at havnene disponerer arealer og inntekter som ikke nødvendigvis, eller fullt ut, benyttes til havneformål. Det har vært hevdet at kommunene bør ha full frihet til å disponere disse verdiene uten særlige lovmessige skranker.

En mellomløsning mellom gjeldende rett og avvikling av havnekassen, er å videreføre en egen økonomiforvaltning i havnene, men med visse oppmykninger. Det kan åpnes for større kommersiell frihet til å disponere havnekassen og en viss adgang for kommunene til å ta utbytte fra virksomheten etter nødvendige avsetninger. Ved avvikling av havn, skal havnekassens midler som hovedregel brukes til havneformål eller andre formål som fremmer sjøverts ferdsel. En slik oppmykning vil kunne gi kommunene et økonomisk incentiv til å bidra til hensiktsmessig utvikling av havnene og effektiv havnedrift, samtidig som havnens opparbeidede verdier fortsatt gis et lovmessig vern. En adgang til å avvikle havnekassen kan medføre en viss omstrukturering av havnene med større godskonsentrasjon i havner med naturlige konkurransefortrinn. Statlig styringsbehov vil i denne modellen ivaretas gjennom både plan- og bygningsloven og havne- og farvannsloven.

Det er den sistnevnte mellomløsning som foreløpig er skissert i lovforslaget.

Nærmere om spørsmålet om privat eierskap i selskap etablert med havnekassen

De offentlige havnene er eid av kommunene ved havnekassen. Private kan likevel eie deler av areal og innretninger i de offentlige havnene, enten alene eller sammen med havnen. I tillegg eksisterer det en rekke private havneanlegg som drives i direkte konkurranse med de offentlige havnene.

Samarbeid mellom havner, både mellom offentlige og mellom offentlige og private, er svært viktig for å utvikle et konkurransedyktig og effektivt sjøtransporttilbud. Ulike former for samarbeid vil kunne bidra til nødvendig godskonsentrasjon og restrukturering innenfor havnesektoren, samt løse arealbrukskonflikter i pressområder. Havnesamarbeid omfatter alt fra avtaler om informasjonsutveksling og driftsoppgaver til mer forpliktende samarbeid med etablering av felles eiendomsselskap og driftsselskap.

Eksisterende regelverk legger ingen begrensninger i forhold til å etablere ulike former for samarbeid. Det er etablert en rekke samarbeid om driftsoppgaver, men det er kun et begrenset antall eksempler på at private og offentlige havner har dannet felles havneselskap. Departementet legger til grunn at dette først og fremst skyldes de lovfestede økonomireglene for de offentlige havnene (selvfinansieringsprinsippet, kostnadsansvarsprinsippet og havneformålsbegrensningen). Samarbeid mellom offentlige og private eiere fungerer godt på andre områder hvor det foreligger et kommersielt potensial. Samarbeidet antas imidlertid å få et sterkere og mer forpliktende preg når offentlige og private driver selskap for felles regning og risiko.

Når det i foreliggende utkast til lovendring legges opp til å avvikle bestemmelsene om havneavgifter, forventes det at enkelte havner vil kunne generere et overskudd som gjør virksomheten mer attraktiv for private investorer. Med dette aktualiseres også problemstillingen knyttet til hvem som skal eie havnene.

På den ene side kan et eiersamarbeid mellom private og offentlige havner legge til rette for profesjonalisering av havnedriften, der det er markedsgrunnlag for en slik tilnærming. Det vil derfor være viktig å etablere incentiv som bidrar til tettere samarbeid mellom offentlige og private havner, slik at private interessenter både engasjerer seg og investerer i offentlige

havner. En mulig følge av dette er sterkere konkurranse mellom havner med press på prisene til fordel for brukerne, som på sikt kan tenkes å påvirke havnestrukturen. Det forventes at utviklingen i så fall vil resultere i et mindre antall havner med større godsvolum og mer spesialisering med hensyn til godstyper.

På den andre side er det viktig å sikre offentlig styring og kontroll gjennom eierskap til havnene, slik at viktig nasjonal transportinfrastruktur utvikles i tråd med samfunnets behov, og ikke omdisponeres ut fra motiver om kortsiktig økonomisk gevinst. Offentlig styring vil kunne sikre at havnenes verdier, og da særlig arealene, disponeres til havnevirksomhet, selv etter ufrivillig eierskifte som konkurs e.l. Offentlig eierskap vil videre sørge for en allmenn og ikke-diskriminerende tilgang til havnetjenester. I forbindelse med utøvelse av myndighetsoppgaver i havnene, vil det kunne være en fordel at det offentlige står som eier av infrastrukturen. Slikt eierskap vil også i større grad ivareta kommunale og fylkeskommunale hensyn, og prioritere disposisjoner som ivaretar langsiktige og overordnede transportbehov. I forlengelsen av dette kan det forventes at prioriteringer og føringer gjennom Nasjonal transportplan blir fulgt mer lojalt opp. Dette er en situasjon som likner den som gjelder for vegsektoren.

I foreliggende lovutkast legges det vekt på offentlig styring og kontroll i havnene, og det skisseres en modell hvor selskap som er etablert med havnekassen skal være offentlig heleid. En slik begrensning i adgangen til privat (del)eierskap vil imidlertid være en særegen konstruksjon for havnesektoren, og en innstramming i forhold til gjeldende regelverk. Bestemmelsen vil derfor medføre at allerede etablerte eiersamarbeid må håndteres ved dispensasjonsordninger. Private aktører vil likevel fortsatt kunne drive tjenesteyting i de offentlige havnene (laste- losseoperasjoner, tjeneste- og servicefunksjoner m.v.), enten alene eller i samarbeid med kommunen. Samarbeid vil for eksempel kunne etableres gjennom utleie av havnekassens arealer og anlegg.

Et alternativ er å ikke legge noen begrensninger på eierskap til selskaper etablert med havnekassen, og dermed la kommuner og investorer selv finne frem til de selskapsmodeller som anses hensiktsmessige. Dette alternativet vil være mer i samsvar med prinsippet om kommunalt selvstyre, og ligger tett opp til eksisterende lovgivning på havnesektoren. Ulempen med en slik eiermodell er at de offentlige havnene fullt ut kan privatiseres, og at det offentlige dermed i stor grad mister styringsmulighet. Dette vil særlig være tilfellet dersom det i tillegg åpnes for å gi kommunene større kommersiell frihet til å disponere havnekassen. Det offentlige kan likevel utøve noe styring av havnevirksomheten gjennom plan- og bygningsloven og enkelte bestemmelser i havne- og farvannsloven.

En mellomløsning vil være at den nye loven legger begrensninger på eierskapet til arealene i de offentlige havnene, men åpner for ulike former for driftssamarbeid. Mer konkret kan dette bety at private interessenter ikke kan investere i offentlige havneselskap hvor havneareal utgjør selskapets verdier. Tilsvarende vil det ikke være anledning for denne type offentlige havneselskap å investere i annen offentlig eller privat virksomhet. Ut over dette legges det ingen begrensninger for offentlige havner og private aktører som ønsker å etablere og drive felles selskap.

En eierskapsmodell som her er beskrevet kan både legge til rette for hensiktsmessig havnesamarbeid mellom offentlige og private aktører, og ivareta behovet for offentlig styring og kontroll med viktig infrastruktur.

Som nevnt innledningsvis ønsker departementet en særlig vurdering av spørsmål knyttet til havnekassen og eierskap. Dette betyr også at lovforslaget når det gjelder bestemmelsene §§ 7-3 til 7-8 må betraktes som et utgangspunkt for en åpen drøftelse. Departementet har som nevnt ikke konkludert på disse spørsmålene.

Rådmannens vurdering:

Halden kommune bør etter rådmannens vurdering velge følgende alternativ under punkt 3 ”om problemstillinger knyttet til havnekassen og eierskap, nærmere om havnekassen som en adskilt økonomi innenfor kommunene – alternativer” sitat:

Prinsippet om en adskilt havneøkonomi kan på den annen side oppfattes som en særegen konstruksjon som er til hinder for en nødvendig omstilling og endring av havnestrukturen. En alternativ løsning til kravet om havnekassee vil være å la havnene og havnenes økonomi være organisert som enhver annen virksomhet innenfor den kommunale sektoren. Nasjonale interesser innenfor transport- og havnesektoren kan i denne modellen ivaretas gjennom

bestemmelsene i plan- og bygningsloven (innsigelse, statlige retningslinjer m.v.), avtalerettslige prinsipper og infrastrukturplanlegging gjennom Nasjonal transportplan.

En slik organisering vil være mer i samsvar med prinsippet om kommunalt selvstyre og helhetlig kommunal planlegging. Systemet med havnekaske har i en del tilfeller ført til at havnene disponerer arealer og inntekter som ikke nødvendigvis, eller fullt ut, benyttes til havneformål. Det har vært hevdet at kommunene bør ha full frihet til å disponere disse verdiene uten særlige lovmessige skranker.

Halden kommunes vurdering er at havnene og havnenes økonomi bør være organisert som enhver annen virksomhet i kommunen. Dagens gjeldende lovregler med krav om bla. egen havnekaske må oppheves.

Når det gjelder spørsmålet om privat eierskap i selskap etablert av havnekassen er det rådmannens vurdering at Halden kommune bør støtte følgende alternativ:

Et alternativ er å ikke legge noen begrensninger på eierskap til selskaper etablert med havnekassen, og dermed la kommuner og investorer selv finne frem til de selskapsmodeller som anses hensiktsmessige. Dette alternativet vil være mer i samsvar med prinsippet om kommunalt selvstyre, og ligger tett opp til eksisterende lovgivning på havnesektoren. Ulempen med en slik eiermodell er at de offentlige havnene fullt ut kan privatiseres, og at det offentlige dermed i stor grad mister styringsmulighet. Dette vil særlig være tilfellet dersom det i tillegg åpnes for å gi kommunene større kommersiell frihet til å disponere havnekassen. Det offentlige kan likevel utøve noe styring av havnevirksomheten gjennom plan- og bygningsloven og enkelte bestemmelser i havne- og farvannsloven.

Halden kommunes vurdering er at det ikke bør legges noen begrensninger på eierskap til selskaper etablert med havnekassen.

Halden kommune bør mene at om Staten utfra overordnede nasjonale hensyn er opptatt av en bestemt havnestruktur eller ønsker å legge til rette for det, så kan Staten selv, evt. i et frivillig samarbeid med berørte kommuner, ta ansvaret for det – også økonomisk – slik den gjør ved andre større samferdselstiltak som utbygging av flyplasser, jernbaner og riksveisystemet. Offentlige eiere av andre fellesanlegg for offentlig og allmenn bruk bla. finansiert etter selvkostprinsippet –eks. kraftforsyningsanlegg, telekom-kabelnett, kommunale vann- og avløpsanlegg, renovasjonsanlegg og plasser, veianlegg, har i utgangspunktet eierrådigheten over slike. Det må også gjelde for havner.

Halden kommune bør støtte at reglene i dagens lov om havneavgifter avvikles, og at man går over til alminnelig prising av havnens tjenester, samt også omlegging til farledsgebyr.

Halden kommune er **ikke** enig i at det skal legges opptil en statlig tillatelsesordning ved avhending av havnearealer og andre havneanlegg og andre disposisjoner som er av vesentlig betydning for muligheten til å drive havn.

Halden kommune er enig i at havnene gis større lokalt handlingsrom og at dagens statlige detaljregulering avskaffes.

Hovedmålet for havnedriften sett fra kommunens ståsted må være at forholdene legges best mulig til rette for en til enhver tid mest mulig, sett samfunnets behov under ett, rasjonell, hensiktsmessig og miljøvennlig havnedrift.

Rådmannens innstilling:

1. Halden kommunes vurdering er at havnene og havnenes økonomi bør være organisert som enhver annen virksomhet i kommunen. Dagens gjeldende lovregler med krav om bla. egen havnekaske må oppheves.
2. Halden kommunes vurdering er at det ikke bør legges noen begrensninger på eierskap til selskaper etablert med havnekassen.
3. Halden kommunes folkevalgte organer slutter seg til de vurderinger som også for øvrig er gjort ovenfor mht. kommunens standpunkt til de spørsmål som tas opp i denne høringen vedr. havnekassens midler, avgifter, økonomi, eierskap og selskapsorganisering, herunder samarbeid med private.
4. Når det gjelder de maritime og sjøkyndige spørsmål som tas opp så har kommunen følgende merknader:.....(evt. ingen merknader).
5. Halden kommune gir følgende fullmakt til å møte og uttale seg på kommunens vegne i saken på møte i Østfold fylkeskommune 22.03.0.....

6. Ovenstående avgis også som kommunens egen høringsuttalelse i direkte oversending til Fiskeridepartementet fra Halden kommune.

Behandling i Utvalg for teknisk drift, havne- og eiendomsforhold - 06.03.2007:

Det ble akseptert av repr. for de ansatte – Åge Andersen, Fagforbundet, tiltrådte behandlingen av saken med møte- og talerett, da saken ble ansett å berøre forholdet mellom kommunen som arbeidsgiver og de ansatte jf. Kl. § 26 nr. 1.

Roar Günther Andersen (V) fremmet som forslag:

”Rådmannens innstilling til ny havnelov i seks punkter tas ikke til følge. Den nye havneloven må utformes slik at havnekassens stilling styrkes. Havnekassens midler skal kun brukes til havneformål. I den nye havneloven må Departementet få mulighet til å ilegge dagsbøter ovenfor kommuner som bryter havneloven. Departementet bør få fullmakter som gir mulighet for å inngripe når kommuner fatter vedtak som kan få skadelige følger for sjøtransporten. I tillegg bør Kystverket som tidligere ha ansvaret for kontrollen med sikkerheten i farleden.”

Leder foreslo at rådmannens innstilling pkt 5. følger samtlige vedtaksforslag og ba om forslag på navn.

Innkomm følgende forslag:

Enhetsleder brann og havn: Jens Lindstrøm og rådg. Sven Stranger (fra administrasjonen).

Ordfører Per Kristian Dahl, utvalgsleder Per Egil Evensen, og utvalgsmedlem Roar G. Andersen (fra folkevalgte), Jan Harboe (fra de ansatte).

Samtlige forslag enstemmig vedtatt.

Leder foreslo at innstillingens punkt 4 bortfaller da utvalget ikke hadde ytterligere merknader til dette punktet, og fikk forsamlingens tilslutning.

Rådmannens gjenværende innstilling punktene 1, 2, 3 og 6 ble deretter tatt opp til votering mot Andersens forslag. Rådmannens innstilling fikk 3 stemmer (AP, Frp) og falt. Andersens forslag fikk 4 stemmer og ble vedtatt.

Roar Günther Andersen ba om følgende protokolltilførsel:

Høring – forslag til revidert lov om havner og farvann

I forbindelse med høring til ny havnelov har Departementet sendt ut på høring forslag til ny havne- og farvannslov. Det spørsmålet i hovedsak dreier seg om er havnekassens stilling i forhold til kommunekassen.

Den gamle havneloven fra 1933, og revidert havne- og farvannslov av 1984 har beskyttet havnekassen mot inngrep fra ivrige politikere som har latt seg friste til kortsiktige løsninger. Likeledes har havnearealene vært utsatt for påtrykk fra ivrige utbyggere, som har jaktet på attraktive utbyggingsområder i tilknytning til havner.

Grunnen til at havne- og farvannsloven §23, overlever, er at loven oppfattes av brukerne som rettferdig. Prinsippet om at avgifter som kommunen oppebærer etter loven her, bare skal benyttes til havneformål, og ikke til inntekt for kommunekassen, oppfattes som rettferdig. De verdiene som skapes av havnens brukere kommer brukerne til gode. Videre drives havnene etter selvkostprinsippet. Det medfører at brukerne får rimelige tjenester. Profitt er ikke målet.

Halden kommune har gjennom de siste 20 år ført en havnefiendtlig politikk, med en særdeles lettvintholdning til gjeldende havne- og farvannslov. Dette har skadet havnens utviklingsmuligheter, og forårsaket at det stedlige næringsliv har mistet det fortrinn som moderne maritime logistikk-løsninger har kunne tilby. At politikere er uenige om hva slags havnepolitikk vi skal ha i Norge er helt greit! Norsk lov bør som minstemål etterleves av folkevalgte politikere!

Rådmannens innstilling:

Skulle rådmannens innstilling til ny havnelov få tilslutning, vil det rasere Norske havner! Fremlagte dokumenter til sak 016/07 synliggjør for alle at respekten for gjeldende lover og regler er fraværende i Halden kommune!

Halden kommune har ved flere anledninger forsøkt å overføre havnens verdier til annen virksomhet! Det kan bla. nevnes flytting av den offentlige havna fra ”Mølen” til ”Sayøya”, prislapp ca. 300.000.000,-. Utbygging av den nye bydelen på ”Mølen” med IT-senter, fotballstadion, boliger osv. Kostnadene har ingen giddet å regne på. Var det meningen at andre havnebrukere skulle være med å betale dette? Da skal vi være glad for at det finnes et lovverk som foreløpig setter stopper for politiske luftslott.

1. *Rådmannens innspill til ny havnelov forkastes i sin helhet! Den nye havneloven bør utformes slik at den styrker havnekassens stilling slik at forsøk på å overføre midler til havnekassen til annet enn havnevirkosomhet vil få konsekvenser i form av dagbøter. Departementet skal som en reaksjonsform*

ovenfor kommuner som ikke forholder seg til gjeldende lovverk kunne ta tilbake den offentlige havnen, slik at tilbudet til brukerne ikke blir skadelidende.

- I den nye havneloven bør havnens arealer, innretninger, eiendommer, beskyttes av havneloven. Det vil hindre korrupsjon, som vi den senere tid har kunnet lese mye om i landets aviser. Sjøtransporten vil på sikt bli en av bærebjelkene for håndtering av verdens miljøproblemer.*

Vedtak i Utvalg for teknisk drift, havne- og eiendomsforhold - 06.03.2007:

Rådmannens innstilling til ny havnelov i seks punkter tas ikke til følge. Den nye havneloven må utformes slik at havnekassens stilling styrkes. Havnekassens midler skal kun brukes til havneformål. I den nye havneloven må Departementet få mulighet til å ilegge dagsbøter ovenfor kommuner som bryter havneloven. Departementet bør få fullmakter som gir mulighet for å inngripe når kommuner fatter vedtak som kan få skadelige følger for sjøtransporten. I tillegg bør Kystverket som tidligere ha ansvaret for kontrollen med sikkerheten i farleden.”

Halden kommune gir følgende fullmakt til å møte og uttale seg på kommunens vegne i saken på møte i Østfold fylkeskommune 22.03.07:

Enhetsleder brann og havn: Jens Lindstrøm og rådg. Sven Stranger (fra administrasjonen).

Ordfører Per Kristian Dahl, utvalgsleder Per Egil Evensen, og utvalgsmedlem Roar G. Andersen (fra folkevalgte), Jan Harboe (fra de ansatte).

Roar Günther Andersen ba om følgende protokolltilførsel:

Høring – forslag til revidert lov om havner og farvann

I forbindelse med høring til ny havnelov har Departementet sendt ut på høring forslag til ny havne- og farvannslov. Det spørsmålet i hovedsak dreier seg om er havnekassens stilling i forhold til kommunekassen.

Den gamle havneloven fra 1933, og revidert havne- og farvannslov av 1984 har beskyttet havnekassen mot inngrep fra ivrige politikere som har latt seg friste til kortsiktige løsninger. Likeledes har havnearealene vært utsatt for påtrykk fra ivrige utbyggere, som har jaktet på attraktive utbyggingsområder i tilknytning til havner.

Grunnen til at havne- og farvannsloven §23, overlever, er at loven oppfattes av brukerne som rettferdig. Prinsippet om at avgifter som kommunen oppebærer etter loven her, bare skal benyttes til havneformål, og ikke til inntekt for kommunekassen, oppfattes som rettferdig. De verdiene som skapes av havnens brukere kommer brukerne til gode. Videre drives havnene etter selvkostprinsippet. Det medfører at brukerne får rimelige tjenester. Profitt er ikke målet.

Halden kommune har gjennom de siste 20 år ført en havnefiendtlig politikk, med en særdeles lettvintholdning til gjeldende havne- og farvannslov. Dette har skadet havnens utviklingsmuligheter, og forårsaket at det stedlige næringsliv har mistet det fortrinn som moderne maritime logistikk-løsninger har kunne tilby. At politikere er uenige om hva slags havnepolitikk vi skal ha i Norge er helt greit! Norsk lov bør som minstemål etterleves av folkevalgte politikere!

Rådmannens innstilling:

Skulle rådmannens innstilling til ny havnelov få tilslutning, vil det rasere Norske havner! Fremlagte dokumenter til sak 016/07 synliggjør for alle at respekten for gjeldende lover og regler er fraværende i Halden kommune!

Halden kommune har ved flere anledninger forsøkt å overføre havnens verdier til annen virksomhet! Det kan bla. nevnes flytting av den offentlige havna fra "Mølen" til "Sayøya", prislapp ca. 300.000.000,-. Utbygging av den nye bydelen på "Mølen" med IT-senter, fotballstadion, boliger osv. Kostnadene har ingen giddet å regne på. Var det meningen at andre havnebrukere skulle være med å betale dette? Da skal vi være glad for at det finnes et lovverk som foreløpig setter stopper for politiske luftslott.

- Rådmannens innspill til ny havnelov forkastes i sin helhet! Den nye havneloven bør utformes slik at den styrker havnekassens stilling slik at forsøk på å overføre midler til havnekassen til annet enn havnevirksomhet vil få konsekvenser i form av dagbøter. Departementet skal som en reaksjonsform ovenfor kommuner som ikke forholder seg til gjeldende lovverk kunne ta tilbake den offentlige havnen, slik at tilbudet til brukerne ikke blir skadelidende.*
- I den nye havneloven bør havnens arealer, innretninger, eiendommer, beskyttes av havneloven. Det vil hindre korrupsjon, som vi den senere tid har kunnet lese mye om i landets aviser. Sjøtransporten vil på sikt bli en av bærebjelkene for håndtering av verdens miljøproblemer.*

Behandling i Formannskapet - 21.03.2007:

Svein Olaussen, Ap, fremmet følgende forslag:

- Rådmannens forslag pkt. 1, 2, 3 og 6 vedtas.

2. Rådmannen, eller den han bemyndiger, deltar på møte i fylkeskommunen 22. mars d.å – kl. 12.00.

Per Egil Evensen, Frp, fremmet følgende forslag:

Rådmannens forslag pkt. 1, 2, 3 og 6 vedtas.

Punkt 5, som vedtatt i UTHE 06.03.07, vedtas.

Carl Victor Sundling, H, fremmet følgende forslag:

Kommunens uttalelse til revidert lov om havner og farvann vil ikke ha noen innvirkning på dagens havnedrift i kommunen, inntil ny lov er vedtatt.

Roar Günther Andersen, V, fremmet innstillingen fra UTHE, 06.03.07.

Votering:

Günther Andersens forslag fikk 2 stemmer (Kolberg (Sp) og V) og falt.

Olaussens forslag punkt 1 ble vedtatt mot 2 stemmer (Kolberg, Sp, og V).

Olaussens forslag punkt 2 ble satt opp mot Evensens forslag (punkt 5 i innstillingen):

Olaussens forslag punkt 2 fikk 12 stemmer (Ap, H, Krf, SV og Tove Braathen (Sp)) og ble vedtatt.

Evensens forslag om punkt 5 i innstillingen fikk 3 stemmer (Kolberg (Sp) V og Frp) og falt.

Vedtak i Formannskapet - 21.03.2007:

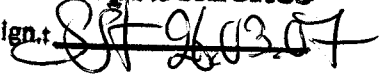
7. Halden kommunes vurdering er at havnene og havnenes økonomi bør være organisert som enhver annen virksomhet i kommunen. Dagens gjeldende lovregler med krav om bla. egen havnekassee må oppheves.
8. Halden kommunes vurdering er at det ikke bør legges noen begrensinger på eierskap til selskaper etablert med havnekassen.
9. Halden kommunes folkevalgte organer slutter seg til de vurderinger som også for øvrig er gjort ovenfor mht. kommunens standpunkt til de spørsmål som tas opp i denne høringen vedr. havnekassens midler, avgifter, økonomi, eierskap og selskapsorganisering, herunder samarbeid med private.
10. Ovenstående avgis også som kommunens egen høringsuttalelse i direkte oversending til Fiskeridepartementet fra Halden kommune.
11. Rådmannen, eller den han bemyndiger, deltar på møte i fylkeskommunen 22. mars d.å – kl. 12.00.

Per Egil Pedersen
Rådmann


Sven Strønger
rådgiver

Rett kopi bekreftes

Sign. t

 26.03.07