

Arkivsak
Arkivkode
Saksbehandler Ivar W. Hansen

Vedlegg.....	L.....	av: L.....
Sak:.....		

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
Utgår

Sak nr.

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

Saken er fremmet etter prinsippet om fullført saksbehandling. Følgende har vært medsaksbehandlere: Kjell Johnsen (kommuneområde RPU) og Lasse Holmen (kommuneområde forvaltning)

Vedlegg:

Ingen trykte vedlegg.

Sammendrag:

Rådmannen har gruppert utredningen i 11 høringspunkter basert på høringsbrevet fra Fiskeri- og kystdepartementet, og foreslår at Sarpsborg kommune gir høringsuttalelse i samsvar med rådmannens kommentarer pkt. b – k.

Følgende høringspunkter med rådmannens forslag til synspunkter fra Sarpsborg kommune trekkes fram som særlig viktige sett fra kommunens ståsted:

b) Havneavgifter/farledsgebyr

Sarpsborg kommune støtter forslaget om at reglene om havneavgifter avvikles og at det legges opp til alminnelig prising av havnens tjenester. Kommunen mener imidlertid at forslaget om at kommunene kan innkreve et farledsgebyr til dekning av kostnader forbundet med å tilrettelegge for sikkerhet og fremkommelighet for fartøy som trafikkerer kommunens farleder inneholder elementer som må avklares nærmere, bl.a. hvilke utvidede oppgaver får kommunene, hva er kommunale farleder, er det avgiftsgrunnlag til å dekke opp de kommunale kostnadene, hvilke fartøy skal betale farledsgebyr for kommunale farleder og hvordan kan kommunene/havneorganene finne gode praktiske løsninger for innkreving av farledsgebyr?

c) Kommunene får ansvaret for forvaltningen av sjøområdet i kommunen som ligger innenfor grunnlinjen, med unntak av hovedled og biled.

Sarpsborg kommune mener at forslaget om at kommunene får ansvaret for forvaltningen av sjøområdet i kommunen som ligger innenfor grunnlinjen, med unntak av hovedled og biled inneholder elementer som må avklares nærmere - bl.a. hvilke utvidede oppgaver får kommunene, konsekvensene vedrørende oppgaver og ressursbruk av at det i forskrift kan fastsettes nærmere krav til drift og vedlikehold, bredde, høyde og dybde m.m., økonomisk ansvar for kommunen knyttet til vrakfjerning og behovet for kompetanse.

i) Bør havnen ha en egen økonomi (havnekaske) adskilt fra kommunenes øvrige økonomi slik som etter gjeldende lov, eller bør kommunen kunne organisere havnen som annen kommunal virksomhet?

Departementet skisserer to alternative løsninger:

Alternativ 1: Havnene og havnenes økonomi organiseres som enhver annen virksomhet innenfor den kommunale sektoren.

Alternativ 2: Mellomløsning mellom gjeldende rett og avvikling av havnekassen - videreføre en egen økonomiforvaltning i havnene, men med visse oppmykninger.

Sett fra kommunens ståsted bør det være særlig viktig:

- at organiseringen sikrer kommunal styring, herunder økonomisk styring, samtidig som hensynet til omstrukturering og utvikling av havnene blir ivaretatt
- at det gis muligheter for fleksible organisasjonsformer, samtidig som det må sikres en klar grensedragning mellom myndighetsutøvelse/forvaltning og drift/forretningdrift.

Sarpsborg kommune tror at alternativ 2 er det mest hensiktsmessige alternativet for å ivareta disse hensynene.

j) Hvorvidt skal det gjelde en begrensning som innebærer at selskap som er etablert med midler fra havnekassen, kun skal kunne ha offentlige eiere?

Departementet skisserer i tillegg til lovforslaget to alternative løsninger:

Alternativ 1 (lovforslaget) legger vekt på offentlig styring og kontroll i havnene, og det skisseres en modell hvor selskap som er etablert med havnekassen skal være offentlig heleid.

Alternativ 2: Ikke legge noen begrensninger på eierskap til selskaper etablert med havnekassen, og dermed la kommuner og investorer selv finne fram 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.

Alternativ 3: Mellomløsning; legge begrensninger på eierskapet til arealene i de offentlige havnene, men åpne for ulike former for driftssamarbeid. Mer konkret kan dette bety at private interessenter ikke kan investere i offentlige havneselskap hvor havneareal utgjør selskapets verdier.

Rådmannen tror at alternativ 3 ("mellomløsningen") er den mest hensiktsmessige for å ivareta de viktige hensynene under i rådmannens bemerkninger i pkt. i. Offentlig eierskap til arealene henger nært sammen med mulighetene for å utøve samfunnsmessig styring.

Utredning:

Østfold fylkeskommune har mottatt forslag til revidert lov om havner og farvann m.v. til høring fra Fiskeri- og kystdepartementet, og ber om kommunens/havnens synspunkter innen 20. mars 2007.

Departementet ber spesielt om høringsinstansenes syn på følgende spørsmål som er drøftet under punkt i og j:

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

I det etterfølgende gis en kort gjennomgang av endringene basert på rundskrivet fra departementet, og rådmannens synspunkter på de endringene som i særlig grad berører kommunene.

a) Generelt:

Hovedmålsettingen med en revidert havne- og farvannslov er å etablere et juridisk rammeverk som i lys av en rekke nye utfordringer bidrar til at havnene får utvikle seg som logistikknutepunkt, og til en effektiv og trygg sjøtransport som med sitt miljøfortrinn hevder seg i konkurransen med øvrige transportformer. I tillegg er det viktig å få på plass et regelverk som er mer oversiktlig og brukervennlig, og som samtidig gir et mer oppdatert forvaltnings- og styringsverktøy for myndighetene.

b) Havneavgifter/farledsgebyr

Som et ledd i tilretteleggelsen for reell konkurranse mellom havnene foreslås at reglene om havneavgifter avvikles. Det legges opp til alminnelig prising av havnens tjenester. Kommunene kan i tillegg innkreve et farledsgebyr (anløpsgebyr) til dekning av kostnader forbundet med å tilrettelegge for sikkerhet og fremkommelighet for fartøy som trafikkerer kommunens farleder.

Rådmannen bemerker til pkt. b:

Rådmannen anbefaler at Sarpsborg kommune støtter forslaget om at reglene om havneavgifter avvikles og at det legges opp til alminnelig prising av havnens tjenester

Rådmannen mener imidlertid at forslaget om at kommunene kan innkreve et farledsgebyr (anløpsgebyr) til dekning av kostnader forbundet med å tilrettelegge for sikkerhet og fremkommelighet for fartøy som trafikkerer kommunens farleder inneholder elementer som må avklares nærmere, bl.a.:

- ❑ Hvilke utvidede oppgaver får kommunene ved gjennomføring av forslaget om at kommunene får ansvaret for forvaltningen av sjøområdet i kommunen som ligger innenfor grunnlinjen, med unntak av hovedled og biled (se rådmannens kommentar under pkt. c)?
- ❑ Hva er kommunale farleder? For eksempel innløpet til Skjebergkilen?
- ❑ Er det generelt sett tilstrekkelig avgiftsgrunnlag til å dekke opp de kommunale kostnadene?
- ❑ Hvilke fartøy skal betale farledsgebyr for kommunale farleder. Jfr. lovens forslag til definisjon av "fartøy": *Fartøy: skip og enhver annen flytende innretning som kan brukes som transportmiddel, fremkomstmiddel, løfteinnretning, oppholdssted, produksjonssted eller lagersted, herunder undervannsfartøyer av enhver art. ?*
- ❑ Hvordan kan kommunene/havneorganene finne gode praktiske løsninger for innkreving av et slikt farleds- eller anløpsgebyr?

c) Kommunene får ansvaret for forvaltningen av sjøområdet i kommunen som ligger innenfor grunnlinjen, med unntak av hovedled og biled.

Havnedistrikt videreføres i ny form. Kommunene får ansvaret for forvaltningen av sjøområdet i kommunen som ligger innenfor grunnlinjen, med unntak av hovedled og biled. Staten får ansvar og myndighet i hovedled og biled, og som hovedregel i sjøområdene utenfor grunnlinjen.

Havnedistriktene sammenfaller dermed med planmyndighetsområdet under plan- og bygningsloven, og gjøres i tillegg obligatoriske. Det tas imidlertid inn en unntaksbestemmelse om adgang til utvidelse og innskrenking av det geografiske virkeområdet der dette er hensiktsmessig.

Omleggingen ventes ikke å ha store konsekvenser for kommunene da de største kostnadene ved navigasjonsveiledning m.v. vil være knyttet til hovedled og biled. Kommunens eventuelle økte kostnader vil kunne dekkes gjennom oppkreving av et kostnadsorientert gebyr for bruk av kommunale farleder.

I lovkommentarene er kommunens ansvar beskrevet nærmere slik:

Ansvaret etter loven omfatter for det første sikkerhet og fremkommelighet i kommunens havner og farvann, herunder å sørge for nødvendige fyrlys, sjømerker, farvannskilt og andre innretninger og anlegg som skal gi navigasjonsveiledning eller regulere trafikken, jf. utk § 2-1. Videre medfører loven bl.a. plikt til å sikre uhindret ferdsel på sjøen og det gis en adgang til å gi regler om orden i og bruk av farvann, jf. hhv. utk §§ 3-3 og 3-4. Viktig er også reglene i kap. 5 som gir kommunen myndighet til å gi pålegg til den ansvarlige for fartøy, kjøretøy eller gjenstand om tiltak for å redusere fare eller hindre skade. Det er også en særlig hjemmel for vrakjerning. Endelig kan kommunen ved manglende etterlevelse av pålegg, i hastesaker og når det ikke er mulig å finne noen å rette pålegg mot, selv gjennomføre tiltak som nevnt.

Rådmannen bemerker til pkt. c:

Rådmannen mener at forslaget om at kommunene får ansvaret for forvaltningen av sjøområdet i kommunen som ligger innenfor grunnlinjen, med unntak av hovedled og biled, inneholder elementer som må avklares nærmere - bl.a.:

- ❑ Hvilke utvidede oppgaver får kommunene ved gjennomføring av forslaget om at kommunene får ansvaret for forvaltningen av sjøområdet i kommunen som ligger innenfor grunnlinjen, med unntak av hovedled og biled?

Kommunen har tilsvarende ansvar innenfor "havnedistriktet" i dag, men det geografiske området utvides sterkt til å gjelde "sjøområder i kommunen som ligger innenfor grunnlinjen".

Spørsmål om oppgavens omfang og innhold henger også sammen med forslaget om at det i forskrift kan fastsettes nærmere krav til drift og vedlikehold, bredde, høyde og dybde, samt krav til navigasjonsveiledning,

ankringsplasser, nødhavner etc. – noe som vil sette krav til bruk av kommunale ressurser (se også rådmannens kommentarer under pkt. d).

- ❑ Hvilket økonomisk ansvar en kommune kan risikere å sitte med når det gjelder vrakfjerning m.m. etter lovforslagets §§ 5.2 og 5.3.
- ❑ Kommunene har selv svært begrenset kompetanse på dette fagfeltet. Rådmannen antar at man må kunne benytte det kommunale (eller interkommunale) havneorganet til dette arbeidet, som sitter med den nødvendige kompetanse.

d) Det gis en hjemmel for Kystverket til å etablere standarder for farleder (farledsnormal).

Det gis videre en hjemmel for å etablere standarder for farleder (farledsnormal). Herunder vil det i forskrift kunne fastsettes nærmere krav til drift og vedlikehold, bredde, høyde og dybde, samt krav til navigasjonsveiledning, ankringsplasser, nødhavner etc. Det vil også kunne fastsettes begrensninger i adgangen til annen bruk og aktivitet i farledene. Dette gir Kystverket et nyttig verktøy for å prioritere tiltak og kvalitetssikre farledene, herunder det viktige stamnett.

Rådmannen bemerker til pkt. d: Rådmannen anbefaler at Sarpsborg kommune støtter dette forslaget, men henviser samtidig til kommentarene under pkt. c om at det er stor usikkerhet knyttet til omfanget av de kommunale oppgavene og behovet for kommunale ressurser.

e) Statlig tillatelsesordning ved avhending av havnearealer m.m.

Det legges opp til en statlig tillatelsesordning ved avhending av havnearealer og andre havneanlegg og andre disposisjoner som er av vesentlig betydning for muligheten til å drive havn.

Rådmannen bemerker til pkt. e: Rådmannen anbefaler at Sarpsborg kommune støtter dette forslaget.

f) Havnene gis større lokalt handlingsrom

Havnene gis større lokalt handlingsrom gjennom avskaffelse av detaljregulering av havnens organisering, krav til havnestyrer m.v. Kystverket, som statens havneetat, tillegges en overordnet tilsynsrolle i havnen. Det foreslås at loven som et utgangspunkt også gjelder private havner.

Rådmannen bemerker til pkt. f: Rådmannen anbefaler at Sarpsborg kommune støtter forslagene under dette punktet.

g) Andre viktige forslag om endringer på havnesektoren

Av andre viktige forslag nevnes en ny prinsippbestemmelse om adgang til havn, og oppdaterte hjemler for krav til drift og vedlikehold i havner, krav til lasting, lossing og håndtering av persontrafikk, samt krav til sikkerhet og terrorberedskap i havner.

Rådmannen bemerker til pkt. g: Ingen kommentar.

h) Kystverket gis adgang til å igangsette planlegging i havner og farleder tilsvarende Statens vegvesens myndighet iht. pbl § 9-4.

Det foreslås at Kystverket gis adgang til å igangsette planlegging i havner og farleder tilsvarende Statens vegvesens myndighet iht. pbl § 9-4. Dette gir staten et effektivt virkemiddel for å sikre nødvendig areal i viktige havner og farleder av nasjonal betydning. Slike planer må ta utgangspunkt i samarbeid og dialog med de kommunene det gjelder, men ved konflikt må det avgjøres på overordnet nivå gjennom plan- og bygningsloven.

Rådmannen bemerker til pkt. h: Rådmannen anbefaler at Sarpsborg kommune støtter dette forslaget.

i) Bør havnen ha en egen økonomi (havnekaske) adskilt fra kommunenes øvrige økonomi slik som etter gjeldende lov, eller bør kommunen kunne organisere havnen som annen kommunal virksomhet?

Høringsinstansene er spesielt bedt om å gi kommentarer og innspill til dette punktet.

Nedenfor følger utdrag fra og sammenstillinger av departementets kommentarer i rundskrivet vedrørende dette spørsmålet:

De offentlige havnene er eid av kommunene. Etter dagens lov holdes havnens midler i en egen havnekaske atskilt 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 atskilt fra kommunens øvrige virksomhet med begrensninger på bruken som nevnt.

Departementet peker på endel forhold som taler for og mot en videreføring av havnekassen, bl.a.

For:

- ❑ Havnene er en viktig del av det nasjonale transportsystemet
- ❑ En atskilt økonomiforvaltning i havnene gir et godt styringsverktøy for den nasjonale transportpolitikken og infrastrukturplanleggingen, og sikrer at kommunene ikke omdisponerer havneareal til andre formål
- ❑ For å oppnå målsettingen om styrket sjøtransport, er det nødvendig at verdiene i havnekassen fortsatt skal tilrettelegge for sjøtransport og effektiv havneutvikling.

Mot:

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

Departementet skisserer to alternative løsninger:

Alternativ 1: Havnene og havnenes økonomi organiseres som enhver annen virksomhet innenfor den kommunale sektoren.

En alternativ løsning til kravet om havnekaske 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.

Alternativ 2: Mellomløsning mellom gjeldende rett og avvikling av havnekassen - videreføre en egen økonomiforvaltning i havnene, men med visse oppmykninger

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 insentiv 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 denne mellomløsning som foreløpig er skissert i lovforslaget.

Rådmannen bemerker til pkt. i:

For alternativ 1 om at havnene og havnenes økonomi organiseres som enhver annen virksomhet innenfor den kommunale sektoren taler særlig departementets begrunnelse for et slikt alternativ: *"En slik organisering vil være mer i samsvar med prinsippet om kommunalt selvstyre og helhetlig kommunal planlegging."*

For alternativ 2 om at havnene og havnenes økonomi organiseres som en mellomløsning mellom gjeldende rett og avvikling av havnekassen (å videreføre en egen økonomiforvaltning i havnene, men med visse oppmykninger) taler særlig at en slik oppmykning ifølge departementet vil kunne gi kommunene et økonomisk insentiv til å bidra til hensiktsmessig utvikling av havnene og effektiv havnedrift, samtidig som havnens opparbeidede verdier fortsatt gis et lovmessig vern

Rådmannen understøtter at spørsmålet er svært sammensatt, og at det kan trekkes fram en rekke andre argumenter for og mot de to alternativene.

Sett fra kommunens ståsted bør det være særlig viktig:

- at organiseringen sikrer kommunal styring, herunder økonomisk styring, samtidig som hensynet til omstrukturering og utvikling av havnene blir ivarettatt
- at det gis muligheter for fleksible organisasjonsformer, samtidig som det må sikres en klar grensedragning mellom myndighetsutøvelse/forvaltning og drift/forretningdrift.

Rådmannen tror at alternativ 2 er det mest hensiktsmessige alternativet for å ivareta disse viktige hensynene. I den forbindelse refereres følgende fra kapitlet "hovedinnhold i lovforslaget":

I kap. 7 foreslås et klarere skille mellom myndighetsoppgaver og driftsoppgaver i kommunale havner. Det legges til rette for at kommunene kan opprette et drifts- eller utleieselskap som et eget rettssubjekt (AS eller interkommunale selskap) og gjøre innskudd med havnekapitalen (havnearealer, havneanlegg og annen infrastruktur i havnene som er opparbeidet ved hjelp av avgiftsmidler) som til nå har vært bundet opp til havneformål. Slike selskap vil i utgangspunkt ha kommersiell frihet til å engasjere seg også i annen virksomhet enn havnevirksomhet, også uten geografiske begrensninger. For å gi kommunene insentiver til å drive lønnsomt, kan det ved nærmere regler i forskrift gis en begrenset adgang til å ta utbytte fra selskapet i tråd med den selskapsform som velges. For kommuner som velger å fortsette havnevirksomheten som en del av kommunen, vil det gjelde tilsvarende begrensninger på bruken av havnekapitalen som under gjeldende lov.

j) Hvorvidt skal det gjelde en begrensning som innebærer at selskap som er etablert med midler fra havnekassen, kun skal kunne ha offentlige eiere?

Høringsinstansene er spesielt bedt om kommentarer og innspill til dette punktet.

Nedenfor gjengis utdrag fra departementets kommentarer i rundskrivet:

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.

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).

Når det i foreliggende utkast til lovendring legges opp til å avvike 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 incentiver som bidrar til tettere samarbeid mellom offentlige og private havner, slik at private interessenter både engasjerer seg og investerer i offentlige havner.

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 (som rådmannen benevner alternativ 1) 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. 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.

Departementet skisserer to alternative løsninger i tillegg til forslaget i lovutkastet:

Alternativ 2: 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.

Alternativ 3: Mellomløsning; legge 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.

Rådmannen bemerker til pkt. j:

Da problemstillingene under pkt. i og j overlapper hverandre viser rådmannen til sine kommentarer under pkt. i om bl.a. hvilke elementer som er særlig viktige sett fra kommunens ståsted

I alternativ 1 (selskap som er etablert ved havnekassen skal være offentlig helheid) vil private aktører likevel fortsatt kunne drive tjenesteyting i de offentlige havnene (laste- losseoperasjoner, tjeneste- og servicefunksjoner m.v.), enten alene eller i samarbeid med kommunen. Rådmannen viser også til at en slik løsning ikke er til hinder for at kommunen for eksempel oppretter et utleieselskap som er offentlig heleid, som igjen leier ut havnens aktiva (havnekapitalen) til et operatørselskap som kan være åpent både for private og offentlige eiere. I en slik modell vil det være enkelt å skille mellom mellom forvaltning og drift på en tilfredsstillende måte.

Alternativ 2 vil åpne for at kommuner og investorer selv finner fram til de selskapsmodeller som anses hensiktsmessige, enten det gjelder eierskap eller drift.

Alternativ 3 legger begrensninger på eierskapet til arealene i de offentlige havnene, men åpner for ulike former for driftssamarbeid.

Rådmannen tror at alternativ 3 ("mellomløsningen") er den mest hensiktsmessige for å ivareta de viktige hensynene under i rådmannens bemerkninger i pkt. i. Offentlig eierskap til arealene henger nært sammen med mulighetene for å utøve samfunnsmessig styring.

k. Annet

Rådmannen peker forøvrig på det til dels store økonomiske ansvar som mange kommuner har påtatt seg ved å garantere for lån til havnekassene. Ifølge kommuneloven § 51 kan det ikke stilles kausjon eller annen økonomisk garanti knyttet til næringsvirksomhet som drives av andre enn kommunen eller fylkeskommunen selv; noe som kan få betydning i forbindelse med en eventuell privatisering av havnevesenet.

Rådmannen peker også på at forvaltningslovens § 6a innebærer at en offentlig tjenestemann eller politiker er ugild til å tilrettelegge grunnlaget for en avgjørelse eller til å treffe avgjørelse i en forvaltningssak når han leder eller har ledende stilling i, eller er medlem av styret eller bedriftsforsamling for, et selskap som er part i saken og ikke helt ut eies av stat eller kommune. Dette kan gi begrensninger på mulighetene for politisk styring dersom private kommer inn som deltakere i havneorganet.

Miljømessige konsekvenser:

Ingen konsekvenser av selve høringen

Økonomiske konsekvenser:

Ingen konsekvenser av selve høringen.

Rådmannens innstilling:

Sarpsborg kommune gir høringsuttalelse i samsvar med rådmannens kommentarer pkt. b – k.