

EKSEMPELSAMLING FRA DANSKE HAVNE

10. januar 2015

Her er havnenes udvikling udfordret af lov om havne

Lov om Havne (Havneloven) fra 2012 skal evalueres i 2015. I forbindelse med evalueringen har Danske Havne indsamlet en række eksempler, som konkret illustrerer de udfordringer og barrierer, havneloven giver for danske havnes udvikling.

De begrænsninger, havneloven i dag lægger på havnenes udviklingsmuligheder, var ikke nødvendigvis alle forudset, da havneloven blev vedtaget. Den kommercielle udvikling på havnene og hos havnenes kunder skaber i dag behov for mere fleksible rammebetingelser.

Havneloven er med sin detaljerede opbygning og snævre rammer for havnenes virke ofte en hindring for en ønskelig udvikling af de danske erhvervshavne. Derfor kan havnene ikke udnytte infrastruktur og driftsorganisation optimalt, så både havn, kunder, samarbejdsparter og samfundet får fuldt udbytte af de investeringer, der er lagt og bliver lagt i havnene.

Eksemplerne er grupperet under en række hovedoverskrifter, hvor der indledes med generel struktur for havnene, havnenes egen drift og udvikling og dernæst mulighederne for samdrift og samarbejde. Derefter følger mere driftsorienterede eksempler inden for økonomi og administration samt endelig øvrige relaterede emner. Herved præsenteres eksemplerne fra det overordnede til det meget specifikke.

Struktur

1. Overgang mellem de enkelte organisationsformer

Havneloven giver kommunale selvstyrehavne mulighed for at lade sig omdanne til kommunalt ejede aktieselskaber. Som udgangspunkt vil ejeren være den samme – nemlig kommunen, mens organisationsformen vil skifte.



Havnen vil i den forbindelse have visse ekstraudgifter til advokat og revisor. Der er ikke tale om ny ejer, men havnens arealer skal matrikuleres om, hvilket giver både administrative og økonomiske byrder for havnen. Der opkræves fuld tinglysningsafgift svarende til 0,6 % af den senest offentliggjorte ejendomsværdi. På grund af bestemmelsen i Tinglysningsafgiftslovens § 4 betales 0,6 pct. af afgiftsgrundlaget, uanset at der ikke sker et ejerskifte.

Forslag: Såfremt det fortsat er intentionen fra den seneste havnelov, at der ønskes flere a/s-havne, bør en barriere som den ovenfor nævnte løses, fx ved en undtagelse fra Lov om Tinglysningsafgift.

Egen drift og udvikling

2. Krav om annonceringspligt

Havnelovens § 9, stk. 6-11, og § 10, stk. 4-9 præciserer kravet om annonceringspligt, hvis selvstyrehavnen ønsker at udføre følgende opgaver: ”1) udføre havnerelateret operatørvirksomhed, 2) udføre skibsrelaterede hjælpetjenester, 3) udnytte overskydende kapacitet i havnens materiel til at sælge tjenester til havnens brugere, 4) eje og drive bygninger og anlæg, der servicerer havnens brugere og 5) eje og drive bølge- og vindenergianlæg og sælge overskudsproduktion herfra.” Tilsvarende hvis ”det helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskab ønsker at udføre følgende opgaver: ”1) udføre skibsrelaterede hjælpetjenester, 2) udnytte overskydende kapacitet i havnens materiel til at sælge tjenester til havnens brugere, 3) eje og drive bygninger og anlæg, der servicerer havnens brugere, 4) eje og drive bølge- og vindenergianlæg og sælge overskudsproduktion herfra og 5) i øvrigt udøve aktiviteter, der understøtter brugen af havnen og søtransport.” For begge organisationsformer gælder, at der er krav om annoncering og genannoncering efter 5 år, såfremt aktiviteten har en forventet årlig omsætning på mere end 500.000 kr.

Havne involverer sig ikke i nye aktiviteter, som er nødvendige for havnen, og som ingen private løfter, hvis aktiviteten skal annonceres og genannonceres efter 5 år. Der har i flere havne været overvejelser om etablering af serviceydelser, der efterspørges af kunderne, men specielt kravet om genannoncering efter 5 år har afholdt havnene, og ikke mindst private interesserede virksomheder, fra at gå ind i en aktivitet, hvor økonomi og ansvar deles mellem havnen og private virksomheder.

Rønne Havn A/S er et blandt mange eksempler. Havnen har opgivet at lave et selskab med private samarbejdspartner om skibsrelaterede hjælpe-

tjenester. Det springende punkt var for begge parter krav om annoncering og genannoncering. En privat samarbejdspart vil ikke indgå i selskab med havnen, når det er uklart, om der kan komme udefrakommende kapital og ”overtage” havnens andel af selskabet. Derved kan den private samarbejdspart blive tvunget til en ny kapitalejer, som vedkommende ikke selv har indflydelse på. Rønne Havn A/S har også afvist at investere i et selskab, hvis en eventuel aktiepost skal afhændes eller opgives, såfremt der melder sig en ny partner, sådan at materiel mv. skal afhændes med risiko for betydeligt tab.

Dertil kommer, at Transportministeriet har anlagt en meget konservativ tolkning ved konkrete forespørgsler og forhandling med andre ministerier. Tolkningerne er konservative i forhold til Havnelovudvalgets anbefalinger. Blandt andet var de maritime parter og Forsvarsministeriet ved forhandling af lov om isbrydning i sommeren 2012 enige om, at havne kunne tilbyde at bryde is på kommercielle vilkår i havnens nærområder. Det kunne tolkes ind i lovens § 6a, stk. 1 og skulle medvirke til, at omkostninger til isbrydning kunne reduceres ved samarbejde mellem havne. Desuden ville mindre isbrydningsopgaver blive uforholdsmæssigt dyre ved rekvirering af private isbrydere til f.eks. Randers Havn. Men ved forhandlinger mellem Forsvarsministeriet og Transportministeriet blev resultatet, at havnes kommercielle isbrydning skal underlægges havnelovens § 9 med annonceringspligt.

Forslag: Havnelovens regler om annonceringspligt og genannonceringspligt, jf. §§ 9 og 10, ophæves.

3. Definition af havnearealer i ”begrænset afstand” fra havnens eksisterende arealer

Havneloven definerer i § 6a, stk. 2., at: ”Havnen kan erhverve arealer i begrænset afstand fra havnens eksisterende arealer, såfremt havnens eksisterende arealer ikke er tilstrækkelige til at yde service til havnens brugere eller til at sikre havnens fortsatte drift. På sådanne arealer kan havnen udøve aktiviteter inden for rammerne af den valgte organisationsform. Udøvelse af aktiviteter og erhvervelse af arealer skal udskilles i et selvstændigt skattepligtigt selskab med begrænset ansvar, som drives på markedsvilkår og i overensstemmelse med selskabslovens bestemmelser.”

Ved afgørelser i konkrete sager har Transportministeriet valgt kommunegrænsen som afgrænsning af ”begrænset afstand.” Denne fremgangsmåde er muligvis forvaltningsmæssig praktisk, men den er ikke specifikt hjulmet i loven eller dens forarbejder, og den snævre afgrænsning giver betydelige praktiske vanskeligheder for havn og kunder.

Nogle havne, f.eks. Odense Havn, har interesse i at involvere sig yderligere i et transportcenter/dry port, som ligger i baglandet. Her kan selv en kort afstand forhindre, at havnen erhverver arealer til f.eks. oplag, som ikke nødvendigvis behøver at være helt kajnært. Det er ikke aktiviteter, der sætter begrænsninger på havnens involvering, men en kort geografisk afstand mellem havn og transportcenter/dry port.

Associated Danish Ports A/S - ADP A/S henvendte sig til Transportministeriet med forespørgsel om muligheden for at drive den private energihavn Enstedværket på kontrakt, og om muligheden for at købe havnen og lægge den under det fælles selskab, ADP A/S. Transportministeriet svarede, at ADP A/S ikke kunne drive eller erhverve en havn, som ikke lå i umiddelbar nærhed af en af ADP's tre havne. Kommunale aktieselskabs-havne er begrænset i deres adgang til at drive virksomhed efter havneloven og er begrænset til aktiviteter inden for havnens geografiske område og tilstødende arealer, med mindre der f.eks. er tale om, at flere havne går sammen om at drive aktiviteterne i de pågældende havne. Hensigten er ifølge Transportministeriet, at havne kan indgå samarbejder ved større økonomiske dispositioner og derved drage nytte af mulige stordriftsfordele.

Kommunegrænsen er fra tid til anden fremført som fysisk afgrænsning af nærhed, men ofte kan et transportcenter eller en anden havn ligeså vel ligge på den anden side af kommunegrænsen.

Forslag: Begrebet "Begrænset afstand" i havneloven afskaffes.

4. Definition af "... aktiviteter, der understøtter brugen af havnen og søtransport"

Havnelovens § 10, stk. 4, præciserer for A/S-havnene, at "En havn organiseret som et helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab kan i den pågældende havn alene eller i samarbejde med andre..." ... "5) i øvrigt udøve aktiviteter, der understøtter brugen af havnen og søtransport."

Med henvisning til havneloven har Transportministeriet afvist et ønske fra Aalborg Havn A/S om at indskyde 10 mio. kr. i en erhvervsdrivende fond. Fonden har til formål at støtte udviklingen af Aalborg Havn A/S som ramme for erhvervsvirksomheder beliggende på havneområdet. Desuden skal fonden støtte udvikling og integration mellem disse virksomheder, Aalborg Havn A/S selv og uddannelses- og forskningsinstitutioner i Aalborg Kommune samt Region Nordjylland.

Transportministeriet har afvist ønsket fra Aalborg Havn med begrundelsen, at formålet med fondens virke går noget videre end formålet med

havnelovens § 10, stk. 4, nr. 5. Det konkluderes af ministeriet, at ”I mangel af direkte hjemmel i havneloven og ud fra en formålsfortolkning finder Transportministeriet derfor ikke, at Aalborg Havn kan indskyde midler i den erhvervsdrivende fond og det uanset beløbets størrelse.”

Afslaget afsluttes med ”Som du muligvis er klar over, skal havneloven evalueres i den nærmeste fremtid.”

Forslag: Det præciseres i havneloven, at a/s-havne bør have lov til at investere i tiltag og aktiviteter, der understøtter brugen af havnen og søtransport generelt for at tilskynde til brug af nærsøfart.

Samdrift og samarbejde

5. Betingelser for driftssamarbejde mellem havne, herunder mulighed for at drive andre havne

Havneloven definerer i § 6a, at: ”En havn kan uanset organisationsform 1) forestå drift og anlæg af havneinfrastruktur, herunder af dækkende værker, kajer og havnebassiner, 2) udleje arealer og eksisterende bygninger på havnen til private virksomheder på markedsvilkår og 3) indgå i samarbejde med andre havne om drift og udvikling af havnens infrastruktur, bygninger og faciliteter og om indkøb af varer og tjenesteydelser.”

Det vil give mening, at de, der ikke kan eller vil drive en havn, erhvervs-havn eller lystbådehavn, kan betale sig fra det hos en kompetent havn – også en havn fra en anden kommune.

Ikke desto mindre har flere havne fået afslag på at etablere aktiviteter uden for kommunegrænsen, hvilket har stoppet flere initiativer.

Forslag: Det præciseres i havneloven, at a/s-havne og selvstyrehavne kan drive andre havne erhvervsmæssigt, herunder lystbådehavne, uden at skulle operette selvstændige selskaber til formålet.

6. Definition af ”havnerelaterede” aktiviteter

Havnelovens § 9, stk. 6, og § 10, stk. 4, præciserer, at kommunale selvstyrehavne kan løse følgende opgaver: ”1) udføre havnerelateret operatørvirksomhed, 2) udføre skibsrelaterede hjælpetjenester, 3) udnytte overskydende kapacitet i havnens materiel til at sælge tjenester til havnens brugere, 4) eje og drive bygninger og anlæg, der servicerer havnens brugere, og 5) eje og drive bølge- og vindenergianlæg og sælge overskudsproduktion herfra.” Det helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskab kan udføre følgende opgaver: ”1) udføre skibsrelaterede hjælpetjenester, 2) udnytte

overskydende kapacitet i havnens materiel til at sælge tjenester til havnens brugere, 3) eje og drive bygninger og anlæg, der servicere havnens brugere, 4) eje og drive bølge- og vindenergianlæg og sælge overskudsproduktion herfra og 5) i øvrigt udøve aktiviteter, der understøtter brugen af havnen og søtransport.”

Generelt fortolkes ”havnerelateret” relativt snævert – og i skattelovgivningens optik meget snævert.

Havnerelateret aktivitet er efter Danske Havnes mening også at sørge for, at de havnevirksomheder, der ligger på havnen, kan få adgang til de serviceydelser, de ønsker. Det fremgår af bemærkningerne til havneloven, at havnen gerne må bruge overkapacitet på materiel til også at servicere virksomheder, fx med snerydning. Men aktiviteten er og kan med fordel være bredere – kantinedrift, sundhedshus eller andre støttefunktioner i forhold til havnens virksomheder, som kan give havnen en konkurrencefordel i form af bredere serviceudbud.

ADP A/S har eksempelvis konstateret, at der er en forventning om, at havnen stiller faciliteter til rådighed for chauffører, som kører ro-ro og lolo for havnens virksomheder. Problemet er vokset i takt med strukturændringer i vognmandserhvervet, hvor der i stigende grad anvendes udenlandske chauffører fra fx Polen, Rumænien, Ungarn, Baltikum mv. Især op til højtider og weekender er det almindeligt, at der er 10-25 chauffører, der reelt overnatter på havnenes område, da der ikke er returlast til de pågældende. Da der normalt heller ikke kommer nye laster hen over weekenden, betyder det, at lastbilerne står på havnens område, og chaufførerne har udfordringer i forhold til bad, toilet, madlavning mv.

Havnene får betaling for den last, der kommer til og fra skibene. Men der er ingen indtjening på biler og chauffører. Det efterlader spørgsmålet om, hvis forpligtigelse det er at sørge for ordnede forhold for de udenlandske chauffører. Udover det organisatoriske og uhensigtsmæssige i, at der er tale om sådanne ophold på havne, som ikke er beregnet til det, giver det også udfordringer i forhold til den maritime sikring, da chaufførerne reelt ikke har noget ærinde på havnen efter at have afleveret deres last. For at kunne leve op til forpligtigelserne i forhold til havnenes maritime sikring er havnen nødt til at bede chaufførerne forlade området. Det ville derfor være hensigtsmæssigt, om faciliteter til fx chauffører kunne betegnes som havnerelateret aktivitet, samt at der derved kunne opkræves afgift for anvendelse.

Forslag: Havnerelateret aktivitet beskrives i havneloven mere generelt og fleksibelt i forhold til nye services, som flere kunder og brugere på havnen efterspørger.

Økonomi

7. Skattepligt

Det fremgår flere steder i havneloven, at ikke-havnerelaterede aktiviteter skal udskilles i selvstændige skattepligtige selskaber, mens havnerelaterede aktiviteter naturligt ligger i havneselskabet med deraf følgende skattefrihed.

Generelt bør det indgå i evalueringen, at havnelovens noget bredere fortolkning af havnerelateret ikke stemmer overens med SKAT's fortolkninger af havnerelateret aktivitet. Samtidig skal skatteproblematikken ses i forhold til en eventuel revision af definitionen af havnerelaterede aktiviteter som nævnt under punkt 6.

Helt konkret kan den geografiske afgrænsning med afstand til kaj i dag blive udslagsgivende for, om der er tale om havnerelateret og dermed skattefri aktivitet i SKAT's optik. Problemet er aktuelt for aktieselskabshavne, og der synes at være geografiske forskelle i de trufne afgørelser afhængig af, hvilke skattecentre der spørges. Fx er tolkningen af havnerelateret virksomhed i Aalborg indsnævret til, om virksomheden ligger ved kajen eller overskrider en arbitrært administrativt fastsat grænse på 600 meter fra kajen, og det uanset om virksomheden sender og modtager varer med skib. I Fredericia (ADP A/S) har der været tolket på, om et velfærdsrum for havnearbejdere var havnerelateret aktivitet. SKAT lokalt og regionalt påstod nej, og alle havnens indtægter fra udlejning af grunde og bygninger blev erklæret skattepligtige. Først i Landsretten fik ADP A/S medhold i, at der var tale om havnerelateret aktivitet

Forslag: Det præciseres, at havnerelateret aktivitet i havnelovens forstand er den samme definition, som skal anvendes af andre myndigheder, herunder også i SKAT og ved anden lovfortolkning.

8. Lånemuligheder for a/s-havne

Havnenes organisationsform er afgørende for, hvordan havnene kan få kommunegaranti for at optage lån i KommuneKredit. Kommunale havne og kommunale selvstyrehavne kan optage lån mod, at kommunen yder garanti for lånets tilbagebetaling. Kommunen skal ikke samtidig deponere et tilsvarende beløb, jf. de gældende kommunale låneregler. Kommuner kan yde deres aktieselskabshavne og private havne garanti ved lån, men skal

deponere et tilsvarende beløb eller få begrænset deres låneramme tilsvarende jf. lånebekendtgørelsen. Derfor har ingen kommuner ydet deres a/s havne eller private havne lånegaranti til KommuneKredit.

Lån i KommuneKredit er attraktive på grund af lavere forrentning og lang løbetid. Dette er blandt andet begrundelsen for, at Frederikshavn Havn har skiftet status fra kommunalt ejet a/s havn til kommunal selvstyrehavn, hvorefter kommunen kan yde garanti uden at skulle deponere eller få begrænsning i kommunens låneramme. Konkret betyder det 10 mio. kr. mindre i renteudgifter årligt for det igangværende udviklingsprojekt i Frederikshavn Havn.

Kommunerne vil gerne yde deres erhvervshavne uanset organisations- og ejerform garanti, såfremt det kan ske uden deponeringskrav eller begrænsning af lånerammen. Det er derfor naturligt at give mulighed for lån i KommuneKredit med kommunal garanti uden deponeringskrav for a/s havne mv. Denne mulighed er allerede stillet til rådighed for kommunalt ejede forsyningsselskaber, organiseret i aktieselskaber.¹

Forslag: Erhvervshavne, uanset organisations- og ejerform, skal have adgang til låneoptagelse i KommuneKredit, uden at kommunen skal deponere et tilsvarende beløb, når lånet finansierer anlæg, byggeri og faciliteter, der stilles til rådighed for flere brugere på havnen.

9. Mulighed for etablering af transportcentre

I havnelovens § 6a, stk. 3, fremgår det, at: ”Havnen kan ud over det oprindelige kapitalindskud i det i stk. 2 nævnte selskab ikke yde tilskud eller lån eller stille garanti for lån til selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld. Kommunen kan ikke yde nogen form for økonomisk støtte til et selskab, der udskilles fra en kommunal selvstyrehavn eller en havn organiseret som et helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab.”

I forbindelse med erhvervelse og opstart af transportcentre/logistikcentre sætter havneloven herved snævre grænser for, hvordan moderselskabet (havnen) kan hjælpe den nye aktivitet i gang. Det er havnen, der erhverver arealet, men havnen kan ikke indskyde midler eller stille garanti for lån eller hæfte for selskabets gæld ud over indskuddet, jf. § 6a, stk. 3. Dette indebærer, at hvis havnen har indskudt midler til køb af jord og ikke har

¹ De kommunalt ejede forsyningsselskaber (vand- og spildevandsselskaber) skal ifølge lov om vandsektorens organisering og økonomiske forhold af 12/6/2009 organiseres som aktieselskaber. Lovens § 16 giver hjemkommunen mulighed for at stille garanti uden deponeringskrav for lån, der optages i KommuneKredit, til selskabernes investeringer.

midler til f.eks. opførelse af bygninger eller infrastruktur, så dette skal lånefinansieres, må havnen ikke stille garanti for datterselskabet. Samlet set betyder det, at det kan blive meget sværere at få etableret eller udvidet et transportcenter.

For ADP A/S er havnelovens finansieringsmodel med kun ét indskud ikke brugbar. Såfremt en havn har en egenkapital, som gør det muligt løbende at indskyde penge i et af havnen ejet aktieselskab, som eksempelvis driver et transportcenter, så bør dette være muligt på lige fod med andre aktieselskaber, som kan regulere sin kapital i et selskab i takt med, at der er behov herfor. Det kan være såvel i op- som nedadgående retning. Det kan samtidig medvirke til, at havneselskabet kan opnå en fornuftig forrentning af sin egenkapital i såvel moder- som datterselskaber.

Forslag: Havnelovens § 6a, stk. 3, formuleres således: ”Havnen kan ud over det oprindelige kapitalindskud i det i stk. 2 nævnte selskab yde tilskud eller lån eller stille garanti for lån til selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld i forbindelse med f.eks. opførelse af bygninger og infrastruktur, men kan ikke yde tilskud eller lån eller stille garanti for lån til selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld til andre formål.”

Administration

10. Kategorisering af a/s havne i regnskabsklasse D

I havnelovens § 10 fremgår det, at ”... En havn organiseret som et helt kommunalt ejet aktieselskab sidestilles med statslige aktieselskaber i selskabsloven og i årsregnskabsloven.”

Dette indebærer, at a/s havne er kategoriseret som klasse D virksomheder i årsregnskabsloven, da de er sidestillet med statslige selskaber. Det er nok at ”skyde gråspurve med kanoner,” så det bør evalueres, om ikke der skal ske lempelse på regnskabskravene. Regnskabsklasse D omfatter store børsnoterede selskaber og statslige aktieselskaber. Ved at tilhøre klasse D er virksomhederne underlagt skrappe krav til aflæggelse af årsregnskabet end klasse B og C. Der er ingen størrelseskrav til a/s havne. Regnskabsklasse B omfatter virksomheder med en balancesum under 36 mio. kroner, mens klasse C omfatter de virksomheder, der ikke er omfattet af klasse A og B og ikke er børsnoterede eller statslige aktieselskaber.

Forslag: I takt med, at man politisk lempet regnskabskravene til klasse B og C selskaber,² bør det overvejes også at lempe på kravet om, at a/s hav-

² Jf. EU's seneste regnskabsdirektiv

ne uanset størrelse skal være klasse D selskaber i regnskabsmæssig forstand. Havnelovens § 10 bør således formuleres: "... En havn organiseret som et helt kommunalt ejet aktieselskab sidestilles med statslige aktieselskaber i selskabsloven og følger årsregnskabslovens krav til balancesum ved fastlæggelse af regnskabsklasse."

11. Mulighed for differentieret funktionsperiode for bestyrelser i kommunale selvstyrehavne

Havnelovens § 9, stk. 2, siger: "Havnens ledelse varetages af en havnebestyrelse, der vælges af kommunalbestyrelsen. Havnebestyrelsens medlemsantal skal være ulige. Valget sker på kommunalbestyrelsens konstituerende møde og har virkning for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Havnebestyrelsen vælger en formand."

Dette indebærer, at valg til havnebestyrelsen gælder for hele kommunalbestyrelsens valgperiode på 4 år. Odense Havn og Odense Kommune fik således i 2014 afslag på udskiftning af eksterne erhvervsrepræsentanter i løbet af valgperioden. Havnens og kommunens ønske var at kunne udskifte de eksterne bestyrelsesmedlemmer, når der var behov for personer med andre kompetencer. Dette kunne typisk ske ved de årlige evalueringer af bestyrelsens arbejde og opgaver.

Hirtshals Havn har med henblik på at sikre kontinuitet i bestyrelsen forsøgt at indføre en forskydning på to år mellem den periode, hvori bestyrelsesmedlemmer udpeget af byrådets midte og medlemmer udpeget udenfor byrådet sidder i bestyrelsen. Forskydningen skulle sikre, at havnen efter et kommunalvalg ikke står med en helt ny bestyrelse og dermed kan komme til at stå handlingslammet. Det er imidlertid ikke muligt at indføre forskydningen, da et byråd ikke kan forpligte et efterfølgende byråd.

Det fremgår af bemærkningerne til havneloven, at: "Det bemærkes i øvrigt, at havnebestyrelsens medlemmer bør udpeges i henhold til samfunds-, ledelses- og forretningsmæssige hensyn." Derfor vil det være naturligt, at f.eks. eksterne bestyrelsesmedlemmer skal kunne udpeges for en kortere periode end den kommunale valgperiode.

Forslag: Havnelovens § 9, stk. 2, formuleres således: "Havnens ledelse varetages af en havnebestyrelse, der vælges af kommunalbestyrelsen, og som afspejler samfunds-, ledelsesmæssige- og forretningsmæssige hensyn. Sammensætningen og funktionsperioden af havnebestyrelsen fastlægges i havnens vedtægter."

12. Fastlæggelse af bestyrelseshonorarer til havnebestyrelsesmedlemmer i kommunale selvstyrehavne

Bekendtgørelse nr. 625 af 30. juni 2003 om vederlag m.v. til medlemmer af kommunale selvstyrehavnes bestyrelser lægger nogle lovmæssige begrænsninger i selvstyrehavnes mulighed for at honorere bestyrelsesmedlemmer. Bekendtgørelsen har sit udspring i havnelovens § 9, stk. 15 ”Transportministeren fastsætter regler om vederlag og udgiftsgodtgørelse til havnebestyrelsens formand og øvrige medlemmer samt disses stedfortrædere. Udgifterne hertil afholdes af havnekassen.”

Det kan være en forhindring i forhold til at hverve de rigtige bestyrelsesmedlemmer. Det bør derfor evalueres, om der kan åbnes andre muligheder end de i dag gældende. En logisk konsekvens kunne være som i alle andre selskaber at lade ejeren dvs. kommunalbestyrelsen fastlægge bestyrelseshonorarer til hele bestyrelsen eller i alle tilfælde til de menige medlemmer.

I bemærkningerne til havneloven fremgik følgende: ”Transportministeriet har til hensigt at foretage justeringer i bekendtgørelsen, således at Havnelovudvalgets anbefalinger imødekommes.” Det er endnu ikke sket.

Forslag: Det præciseres i havneloven, at ”Bestyrelsens honorar fastlægges i havnens vedtægter.”

13. Ansættelse af direktion

Havnelovens § 9. stk. 3 fastsætter, at kommunalbestyrelsen efter havnebestyrelsens indstilling skal godkende ansættelse og afskedigelse af havnedirektøren.

Det følger af Styrelseslovens § 67, at ”Bestemmelser om løn- og øvrige ansættelsesforhold for personale i kommunal tjeneste skal godkendes af det i stk. 2 nævnte lønningsnævn. Nævnet skal endvidere godkende bestemmelser om løn- og ansættelsesforhold for personale ved kommunale selvstyrehavne, jf. lov om havne...”.

Dermed kobles ansættelsesvilkår også til den kommunale forvaltning. Det betyder, at der er begrænsninger på, hvilken løn og personalegoder direktøren kan oppebære, da det skal være i overensstemmelse med de almindelige kommunale bestemmelser.

Som i ethvert andet selskab kan det være ønskeligt, at denne kompetence placeres hos havnebestyrelsen, som også bør tage stilling til løn- og ansættelsesvilkår.

Forslag: Havneloven præciserer, at det er havnebestyrelsen, der godkender havnedirektørens løn og vilkår tillige med vilkår for ledende medarbejdere, uanset organiseringsform for havnen.

Tilskudsmuligheder

14. Lægger havneloven begrænsninger i forhold til EU's statsstøtteregler?

I forbindelse med tildeling af midler fra Togfonden til en godsterminal i Hirtshals opstod diskussionen, hvor grænsen går mellem havn og resten af samfundet, bl.a. med henvisning til EU's statsstøtteregler. Tilsvarende problematikker er opstået i forbindelse med tildeling af midler fra de forskellige havnepakker, herunder spørgsmålet om, hvornår havnen kan bidrage til infrastrukturinvesteringer uden for havnegrænsen? Og hvornår kan staten bidrage til investeringer indenfor? Det vil derfor være naturligt i evalueringen også at se på, om havneloven lægger begrænsninger i forhold til EU's statsstøtteregler.

Forslag: Det bør sikres i havneloven, at denne ikke lægger begrænsninger i forhold til EU's statsstøtteregler.