

Saksframlegg

NY ORGANISASJONSFORM FOR TRONDHEIMSFJORDEN INTERKOMMUNALE HAVN

Arkivsaksnr.: 05/19047

Forslag til innstillingen:

1. Bystyret stiller seg positiv til at Trondheimsfjorden Interkommunale Havn omdannes til Interkommunalt selskap (IKS) etter lov av 29. januar 1999, nr 6.
2. Stjørdal inviteres til deltagelse i Trondheimsfjorden Interkommunale Havn.
3. Bystyret tilslutter seg selskapsavtalen som er utarbeidet for Trondheimsfjorden Interkommunale Havn. Avtalen gjelder med virkning fra og med 01.01.2006.

Trondheim kommune

Saksutredning:

Bakgrunn

Bystyret vedtok i 2002 å etablere felles interkommunal havn med Orkdal. Dette samarbeidet ble etablert med virkning fra 01.02.2003, og er organisert som interkommunal sammenslutning med eget styre og havneråd. Havnesammenslutningen ble etablert i samsvar med bestemmelsene i Kommuneloven, og ikke IKS-lovgivningen. Den interkommunale sammenslutningen mellom Trondheim og Orkdal er pr. i dag ikke eget rettssubjekt. Det rettslige ansvaret er i dag tillagt eierkommunene.

Trondheim havn er en av ti nasjonale havner, og dagens sammensetning av havnerådet er derfor underlagt bestemmelser fra Fiskeridepartementet.

Enhet for revisjon og resultatkontroll i Trondheim kommune og Vestre Revisjonsdistrikt, som reviderer Orkdal kommunes økonomiforvaltning har bedt om at Interkommunalt selskap (IKS) blir utredet som en alternativt bedre måte å organisere sammenslutningen på. En endring av organisasjonsform aktualiseres også ytterligere gjennom at forhandlingene med Stjørdal havn har gått mot en løsning.

Forslag til selskapsavtale for Trondheimsfjorden Interkommunale havn er behandlet i havnerådet 11.05.2005, og forutsetter tilslutning fra henholdsvis Trondheim, Stjørdal og Orkdal før den kan tre i kraft. Selskapsavtalen følger som vedlegg til saken. Etter en politisk behandling i de tre kommunene vil det da sannsynligvis gå mot en felles interkommunal havn hvor også Stjørdal Havn inngår. Det forutsettes at politisk vedtak i alle tre kommunene skal være klart før sommeren, og at selskapsavtalen kan tre i kraft fra og med 01.01.2006.

Fakta

Årsaken til at havnesammenslutningen ble etablert i samsvar med Kommuneloven, og ikke IKS-lovgivningen i 2003 var spesielt på grunn av to forhold:

- Sammenslutningens skattemessige forhold
- Avklaring av eierforholdet for grunneiendommer i Trondheim Havn mellom havnekassen og kommunekassen.

Eierforholdene for grunneiendommene i Trondheim Havn er avklart i egen utredning og ble behandlet i Bystyret i januar 2004. Saken trekker opp skillet mellom hvilke eiendommer som tilhører / disponeres av Havnekassen og Trondheim kommune. Pr. i dag står Trondheim kommune som hjemmelshaver til disse eiendommene, men ihht. havnelovens bestemmelser disponeres de fullt ut av Trondheimsfjorden Interkommunale Havn. Med dagens organisasjonsform fungerer dette bra.

På et senere tidspunkt må Rådmannen fremme en egen sak om hvordan hjemmelsstrukturen for eiendommene i havneområdet skal organiseres i forhold til et interkommunalt selskap som et eget rettssubjekt. Dette arbeidet må bla. harmoneres med hvordan eiendomsstrukturen vil bli organisert i andre deltagende kommuner.

Et IKS etter IKS-lovgivningen vil i utgangspunktet bli skattepliktig for de deler av eiendomsvirksomheten som ikke direkte kan relateres til havnevirksomheten. For Trondheim Interkommunale Havns vedkommende er dette i følge Trondheim Havn ubetydelig og vil i stor grad omfatte deler av havneområder i Trondheim som pr. i dag er foreslått omdisponert til byutviklingsformål. I andre kommuner hvor det er

Trondheim kommune

etablert havnesamarbeid etter IKS-lovgivningen, har det etter nærmere avklaring med skattemyndighetene ført til at havnesammenslutningen ikke betaler skatt. Det er i følge Trondheim havn grunn til å tro at dette også vil bli resultatet for Trondheim Interkommunale Havn.

Eiendomsskatt for eiendommer som i dag tilhører havnesammenslutningen vil bli utløst dersom grunneiendommene overføres til Trondheim Interkommunale Havn. Det er imidlertid opp til hver enkelt kommune å avgjøre hvorvidt havnesammenslutninger skal betale eiendomsskatt eller ikke. Rådmannen vil komme tilbake med nærmere vurderinger rundt dette spørsmålet i egen sak.

Juridiske vurderinger

Advokatfirmaet Bjerkan Stav ANS har på oppdrag fra Trondheim Havn foretatt juridiske vurderinger av en eventuell omdannelse fra Interkommunal sammenslutning til Interkommunalt selskap. Denne vurderingen er datert 11.11.2004.

Vurderingene til Bjerkan Stav ANS konkluderer med at dagens havnesammenslutning er tuftet på et tynt juridisk grunnlag. Dette underbygges også gjennom en uttalelse fra Enhet for Revisjon og Resultatkontroll. Det største ankepunktet til dagens organisering er at det innebærer uklare roller og rammebetingelser.

Lovgivningen om interkommunale selskaper og fylkeskommunale og kommunale foretak ble behandlet i OT prp nr 53 (1997-98). I lovforarbeidet legges det til grunn at Kommuneloven i seg selv ikke er tilfredsstillende for organisering av kommunale og fylkeskommunale foretak og næringsmessig virksomhet. Havnevirksomhet innebærer i tillegg til ordinære forvaltningsoppgaver en betydelig næringsvirksomhet. De forvaltningsoppgavene som tilligger Trondheim Interkommunale Havn er lagt til eget lovverk, og tillagt Trondheim Interkommunale Havns organer fullt ut.

Dagens havnesamarbeide er bygget på havne- og farvannsloven med tillegg av forskrifter. Eierkommunene kan således ikke etter dagens vedtekter begrense havnerådets eller havnestyrets myndighet i spørsmål som innebærer bruk av havnekassens midler.

Dersom dagens sammenslutning etableres som Interkommunalt selskap vil sammenslutningen bli eget rettssubjekt, og derved få det formelle ansvar og disposisjonsrett til havnesammenslutningens aktiva, samt overta det formelle arbeidsgiveransvaret for de ansatte.

Selskapsavtalen

Ikrafttredelse av den nye selskapsavtalen innebærer at de eksisterende vedtektene for havnesammenslutningen mellom Trondheim og Orkdal oppheves.

Næringsmessige forhold

Interkommunalt havnesamarbeid i Trondheimsfjorden har vært både diskutert og utredet i mange sammenhenger. Det har så langt ikke resultert i noen fylkesovergripende beslutninger, men har vært utredet i eget prosjekt som ble avsluttet våren 2001. Dette resulterte ikke i noe konkret samarbeid. Imidlertid har spørsmålet blitt reist på nytt gjennom bysamarbeidet "Byer i Midt-Norge". Dette samarbeidet spenner i aksene Steinkjer – Trondheim – Kristiansund.

I bysamarbeidet er det spesielt de næringsmessige forholdene som har satt fortgang i arbeidet med å se på mulighetene med å hente ut flere synergieffekter gjennom et tettere samarbeid mellom havnene i disse byene. Havnene representerer et betydelig potensial i forhold til utvikling av næringsareal.

Trondheim kommune

For den allerede etablerte sammenslutningen mellom tidligere Trondheim og Orkdal Havn, har dette blant annet betydd en massiv opprustning av stort sett hele industri- og havneområdet på Grønøra i Orkdal. Området fremstår nå som et svært attraktivt område å drive havnevirksomhet på, i tillegg til at det er opparbeidet større industriområder som ligger sentralt plassert i Trondheimsregionen. Samtidig har man lyktes med å hente ut til dels betydelige synergier gjennom å strukturere og koordinere tilbudene på de to havnene. Det er stor grunn til å tro at det ligger et ytterligere potensial ved å utvide dette samarbeidet til også å omfatte flere av havnene i Trondheimsfjorden.

Havnene står også med sin status som knutepunkt for en svært viktig rolle innenfor utviklingen innenfor samferdsel i regionen. I de fleste av byene og tettstedene er havnene en sentral nerve i møtet mellom transport på vei, sjø og bane. Et tettere samarbeid og bedre koordinering vil også kunne bety et mer effektivt transportsystem og bedre utnyttelse av ressursene enn hva man kan oppnå i dag. For eksempel kan man tenke seg større spesialisering innenfor ulike godstyper ved de ulike havnene, samt en utvidet vakt- og beredskapsordning. Dette er elementer som har stor betydning for at næringslivet skal være i stand til å levere varer og tjenester raskt og effektivt til sine kunder og markeder.

Vurdering

For Trondheim kommune har det over lengre tid vært en intensjon å etablere et sterkere havnesamarbeid i Trondheimsfjorden. Etableringen av en felles havnesammenslutning mellom Trondheim og Orkdal i 2003 var i så måte av stor betydning.

Nå ser det ut til at interessen for et tettere samarbeid mellom havnene i Trondheimsfjorden har modnet, og at det dermed kan ligge an til at dette utvides ytterligere i tiden fremover. I første omgang er det Stjørdal havn som ønsker å gå inn i et Interkommunalt selskap sammen med Trondheim og Orkdal, for å sammen utgjøre Trondheimsfjorden Interkommunale Havn. Utvidelsen forutsetter politiske vedtak i alle de tre kommunene.

Rådmannen ser svært positivt på at dette samarbeidet nå utvides og blir mer omfattende. Det er også positivt å merke seg at interessen fra andre havner i Trondheimsfjorden er økende. Det er etter rådmannens syn viktig for Trondheim kommune at det legges best mulig til rette for denne utviklingen.

Endring av organisasjonsform fra interkommunal sammenslutning til interkommunalt selskap vil i så måte være et viktig bidrag for å oppnå tydeligere rolledeling og klarere rammebetingelser for havnene. Dette vil også være av stor betydning for å gjøre en tilslutning også fra andre havner enklere dersom dette på et senere tidspunkt skulle bli aktuelt.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler Bystyret å slutte seg til den nye selskapsavtalen som nå er utarbeidet for Trondheimsfjorden Interkommunale Havn, med ikrafttredelse fra 01.01.2006. Med det anbefaler også Rådmannen at Bystyret stiller seg positivt til at Stjørdal Havn inngår i Trondheimsfjorden Interkommunale Havn, samt at havnesammenslutningen omdannes til interkommunalt selskap (IKS).

Trondheim kommune

Rådmannen i Trondheim, 31.05.2005

Inge Nordeide
Rådmann

Rolf Jarle Brøske
rådgiver

Vedlegg

Oversendelsesbrev fra Trondheim Havn

Selskapsavtale for Trondheimsfjorden Interkommunale Havn IKS

Juridiske vurderinger fra Bjerkan Stav ANS 11.11.2004

Juridiske vurderinger fra Bjerkan Stav ANS 25.04.2005