

Frumvarp til hafnalaga

I. KAFLI

Inngangur.

1. gr.

Gildissvið.

Lög þessi taka til allra hafna sem notaðar eru í atvinnuskyni, þ.m.t. til afgreiðslu og þjónustu skipa, afgreiðslu á vörum, ökutækjum, farþegum og við löndun á fiski.

2. gr.

Yfirstjórn.

Samgönguráðherra fer með yfirstjórn hafnamála, nema annað sé ákveðið í öðrum lögum. Siglingastofnun Íslands annast þátt ríkisins í framkvæmd hafnalaga.

3. gr.

Orðskýringar.

- a. *Höfn* táknar í lögum þessum afmarkað svæði á sjó og landi þar sem gerð hafa verið mannvirki til lestunar, losunar, þjónustu og geymslu fljótandi fara hverju nafni sem nefnast.
- b. *Rekstur hafnar* í lögum þessum táknar að byggja, reka, viðhalda og endurnýja innsiglingu, varnarmannvirki og viðlegumannvirki fyrir skip.
- c. *Hafntengd atvinnuaðstaða* merkir í lögum þessum leiga á landi, vöruhúsum, tækjum og þess háttar í því skyni að þjóna skipum eða fyrirtækjum á hafnarsvæðum sem sinna þjónustu við skip, farþega og farm.
- d. *Hafntengd þjónusta* merkir í lögum þessum hafnsögubjónusta, festarþjónusta, vigtarþjónusta, sorphirða, sala vatns- og rafmagns og sambærileg þjónusta er lýtur að skipum. Hafntengd þjónusta merkir einnig rekstur vöruhúsa, þjónustumiðstöðva hafnarþjónustu, fiskmarkaða og aðra þjónustu á hafnarsvæðinu við skip, farþega, veiðarfæri, afla eða vörur.
- e. *Hafnarmannvirki* táknar í lögum þessum varnargarða, viðlegumannvirki og innsiglingar, leiðarmerki og skipalægi.
- f. *Skjólgarðar* eru varnarmannvirki sem ætlaðir eru til að veita viðlegumannvirkjum og innsiglingum skjól fyrir öldum, straumum og sandburði.
- g. *Viðlegumannvirki* eru bryggjur og önnur mannvirki innan hafnar sem ætluð eru til viðlegu fyrir skip og báta.
- h. *Sjálfsstjórn* merkir í lögum þessum að sveitarfélög kjósi sérstaka hafnarstjórn og feli henni stjórnunarlega ábyrgð á höfninni.
- i. *Málaflokkur* merkir í lögum þessum afmarkaða rekstrareiningu í bókhaldi sveitarfélags þar sem tekjum og gjöldum er haldið aðskildum frá öðrum rekstri þess.
- j. *Starfsheimildir* merkja í lögum þessum heimildir til þess að starfrækja tiltekinn rekstur samkvæmt b, c, og d liðum þessara greinar.

4. gr.

Hafnarreglugerð.

Öllum höfnum sem falla undir lög þessi samkvæmt 1. gr. skal sett reglugerð er tilgreinir mörk hafnarinnar auk annarra nauðsynlegra ákvæða er varða öryggi og stjórnun hennar. Ráðherra setur samkvæmt lögum þessum, að fengnum tillögum eigenda hafna, reglugerð fyrir hverja höfn. Í reglugerðinni skulu m.a. vera ákvæði um:

1. Stærð og takmörk hafnarsvæðis á sjó og landi.
2. Starfsemi og umferð á hafnarsvæði.
3. Öryggi við flutninga og varnir gegn mengun.
4. Viðurlög við brotum.
5. Kosningu, starfs- og valdsvið hafnarstjórnar.

Ráðherra er heimilt að fella úr gildi reglugerð hafnar uppfylli höfnin ekki skyldur sínar samkvæmt henni og lögum þessum. Við það falla allar starfsheimildir hafnarinnar úr gildi.

II. KAFLI.

Skipulag hafnarsvæða og hafnarmannvirki.

5. gr.

Skipulag hafnarsvæðis og leyfi til mannvirkjagerðar.

Skipulag hafnarsvæðis skal miðast við þarfir hafnarinnar og er skylt að hafa samráð við hafnarstjórn og Siglingastofnun Íslands við gerð þess. Viðkomandi sveitarstjórn veitir framkvæmdaleyfi fyrir nýjum hafnarmannvirkjum.

Engin mannvirkjagerð má fara fram á hafnarsvæðinu nema með samþykki viðkomandi hafnarstjórnar. Ef leyfi til mannvirkjagerðar er eigi notað innan tveggja ára frá veitingu þess fellur það úr gildi.

6. gr.

Lágmarkskröfur til hafnarmannvirkja, til slysavarna og staðfesting á fjármögnun.

Öll mannvirkjagerð í höfnum skal vera í samræmi við gildandi skipulag fyrir viðkomandi sveitarfélag og í samræmi við lög og reglugerðir. Siglingastofnun Íslands skal fylgjast með að við hönnun og byggingu hafnarmannvirkja sé fylgt að minnsta kosti lágmarkskröfum um styrkleika mannvirkja og öryggi notenda hafnanna. Hafnir skulu tilkynna Siglingastofnun Íslands um fyrirhugaðar framkvæmdir og leggja fyrir stofnunina gögn um gerð mannvirkjanna til samþykktar áður en framkvæmdirnar eru hafnar. Siglingastofnun Íslands er heimilt að veita einstökum höfnum undanþágu frá þessu byggingareftirliti, enda geta þær sýnt fram á að starfsmenn þeirra hafi yfir að ráða tækniþekkingu og fyrir hendi sé innra eftirlit sem komi í staðinn. Hafnir sem njóta opinberra framlaga til framkvæmda skulu að auki leggja fram staðfestingu á fjármögnun fyrirhugaðra framkvæmda til samþykktar. Samgönguráðherra getur sett reglugerð er kveður á um lágmarkskröfur til hafnarmannvirkja að fenginni tillögu Siglingastofnunar Íslands.

Ráðherra skal setja reglur um slysavarnir í höfnum.

7. gr.

Ábyrgð eiganda hafnamannvirkja.

Eigandi hafnar er ábyrgur fyrir því að mannvirki, búnaður og rekstur hafnarinnar sé ætíð í samræmi við gildandi lög og reglugerðir. Hafnarstjórn er

heimilt, ef hún telur nauðsyn á, að nema burt á kostnað eiganda bryggjur eða önnur mannvirki í sjó fram sem hætta stafar af og eigandi sinnir ekki tilmælum um úrbætur að eðlilegum tímafresti liðnum.

III. KAFLI.

Rekstrarform og flokkun hafna.

8. gr.

Rekstrarform hafna.

Höfn má reka sem:

- 1) höfn án sjálfstjórnar í eigu sveitarfélags.
- 2) höfn með sjálfstjórn í eigu sveitarfélags.
- 3) Önnur rekstrarform sem ekki falla undir opinberan rekstur og er þá átt við hlutafélög hvort sem þau eru í eigu opinberra aðila eða ekki, einkahlutafélög, sameignarfélag eða einkaaðilar með sjálfstæðan rekstur.

Rekstur hafna skal virðisaukaskattskyldur.

Hafnarstjórnnum sem starfa samkvæmt lögum þessum er skylt að senda árlega Siglingastofnun ársreikninga. Hafnir sem njóta ríkisstyrks er einnig skylt að senda þær upplýsingar er Siglingastofnun kann að óska eftir og snerta rekstur hafnarinnar.

9. gr.

Flokkun hafna.

Hafnir skulu flokkaðar eftir lengd, breidd og djúpristu þeirra skipa sem þær geta tekið á móti. Ráðherra skal í reglugerð ákveða viðmiðun fyrir skiptingu í flokka og lágmarkskröfur til þeirra að fenginni tillögu Siglingastofnunar Íslands.

IV. KAFLI.

Höfn án sjálfstjórnar í eigu sveitarfélags.

10. gr.

Stjórnun, rekstur og starfsheimildir.

Hafnir í kafla þessum skulu reknar sem sérstakur málaflokkur undir stjórn sveitarstjórnar í því sveitarfélagi þar sem höfnin er. Sveitarstjórn fer með stjórn hafnarinnar. Sveitarstjórn er heimilt að kjósa sérstaka hafnarnefnd.

Sveitarfélagi er ekki heimilt að reka hafntengda atvinnuáðstöðu né hafntengda þjónustu á hafnarsvæðinu, sbr.þó 29. gr.

11. gr.

Gjöld.

Heimilt er að innheimta eftirtalin gjöld fyrir afnot hafna í þessum kafla:

1. Skipagjöld á skip og báta er nota höfnina:
Bryggjugjöld og lestagjöld sem eru miðuð við stærð skipa, dvalartíma á hafnarsvæðinu og veitta aðstöðu.
2. Vörugjöld af vörum sem umskipað er, lestaðar eða losaðar í höfn, þar á meðal aflagjald sem er vörugjald af sjávarafli sem lagður er á land á hafnarsvæðinu.
3. Farþegagjald.
4. Gjald til þess að standa straum af lögbundinni þjónustu.
Skipa-, farþega- og vörugjöldum skal varið til þess að reka höfnina.

12. gr.

Breyting á rekstrarformi.

Fari meira en tvö hundruð þúsund tonn af vörum árlega um höfn eða ef verðmæti landaðs sjávarafla fer yfir einn milljarð króna á ári getur sveitarstjórn ákveðið að breyta skuli rekstrarformi hafnarinnar í höfn með sjálfstjórn í eigu sveitarfélags eða höfn í eigu hlutafélags, sbr. 2. og 3. tölul. 1. mgr. 8. gr.

Ráðherra er heimilt að veita undanþágu frá stærðarviðmiðunum þessum ef höfn án sjálfstjórnar í eigu sveitarfélags býr við samkeppni.

V. KAFLI.

Höfn með sjálfstjórn í eigu sveitarfélaga.

13. gr.

Stjórnun og rekstur.

Hafnir samkvæmt kafla þessum skulu reknar sem opinbert fyrirtæki með sjálfstjórn í eigu sveitarfélaga. Sérstakar hafnarstjórnir, sem kosnar eru af sveitarstjórnnum, skulu hafa á hendi stjórn hafna og hafnarsjóða í samræmi við reglugerð samkvæmt 4. gr. Séu eigendur fleiri en einn fer um kosningu samkvæmt reglugerð og stofnsamningi hafnarinnar. Hafnarstjórn ræður hafnarstjóra og ákveður verksvið hans.

Hafnarstjórn skal innan valdsviðs síns gæta hagsmuna hafnarinnar. Hafnarstjórn ber ábyrgð gagnvart sveitarstjórn á rekstri og viðhaldi hafnarinnar.

14. gr.

Hafnasamlög.

Eigendur hafna með sjálfstjórn í eigu sveitarfélaga geta myndað hafnasamlög um rekstur þeirra. Leggja skal fyrir ráðherra tillögur að stofnsamningi, skipulagi, nýtingu landsvæða og mannvirkja og rökstuðning fyrir að hafnasamlagið hafi rekstrarhagræði í för með sér. Ráðherra setur samkvæmt lögum þessum, að fengnum tillögum eigenda þeirra hafna sem vilja mynda hafnasamlag, reglugerð fyrir það sbr. ákvæði 4. gr. Að öðru leyti gilda ákvæði V. kafla um hafnasamlög þar sem við á.

15. gr.

Starfsheimildir.

Auk reksturs hafnarinnar er höfninni heimilt að reka hafntengda atvinnuáðstöðu og hafntengda þjónustu samkvæmt heimildum 17. gr.

16. gr.

Skattskylda, rekstur og endurskoðun.

Tekjum og eignum hafnarsjóðs má einungis verja í þágu hafnarinnar. Hafnarsjóðir skulu undanþegnir hvers konar sköttum af hafnarmannvirkjum. Eigendur hafnar bera ábyrgð á skuldbindingum hafnarsjóðs.

Endurskoðun reikninga hafnar skal framkvæmd af endurskoðanda sem eigendur hafnar samþykkja.

17. gr.

Gjöld.

Heimilt er að innheimta eftirtalin gjöld fyrir rekstur hafna og hafntengda atvinnuáðstöðu hafna í kafla þessum:

1. Skipagjöld á skip þau og báta er nota viðkomandi höfn:
Bryggjugjöld og lestagjöld sem eru miðuð við stærð skipa, dvalartíma á hafnarsvæðinu og veitta aðstöðu.
2. Vörugjöld af vörum sem umskipað er, lestaðar eða losaðar í höfn þar á meðal aflagjald sem er vörugjald af sjávarafla sem lagður er á land á hafnarsvæðinu.
3. Farþegagjald.
4. Gjald fyrir aðstöðu til lestunar og losunar á vöru á hafnarsvæði.
5. Gjald fyrir geymslu vöru á hafnarsvæði.
6. Leigugjöld fyrir afnot af mannvirkjum eða tækjum hafnarinnar, þ.m.t. upptökumannvirkjum og löndunarkrönum.
7. Leyfisgjöld fyrir bryggjur og önnur mannvirki sem gerð hafa verið skv. 5. gr.
8. Lóðargjöld og lóðarleiga.
9. Gjald til þess að standa straum af lögbundinni þjónustu.
Heimilt er að innheimta eftirtalin gjöld fyrir hafntengda þjónustu hafna samkvæmt kafla þessum:
 - a. Hafnsögugjöld.
 - b. Gjöld fyrir þjónustu dráttarbáta.
 - c. Festargjöld.
 - d. Gjöld fyrir sölu á vatni og rafmagni.
 - e. Sorpgjöld.
 - f. Vigtargjald.

Skipa-, farþega- og vörugjöldum skal varið til þess að reka höfnina.

Nú á annar aðili en hafnarsjóður viðlegumannvirki innan hafnarsvæðisins og skal þá semja um hversu hátt gjald skal greiða til hafnarinnar til þess að standa straum af sameiginlegum rekstri hennar.

Höfnum er heimilt að gera langtímasamning við notendur er innifela gjöld skv. 1. og 2. tl. fyrir afnot af bryggjum.

18. gr.

Breyting á rekstrarformi.

Fari meira en 0,2 milljónir tonna af vörum árlega um höfn eða ef verðmæti landaðs sjávarafla fer yfir einn milljarð króna á ári getur sveitarstjórn ákveðið að yfirfæra rekstur hafnarinnar til félags skv. 3. tölul. 1. mgr. 8. gr. Taka skal mið af hagrænu verðmæti hafnarmannvirkja við eignfærslu þeirra í efnahagsreikning félagsins. Hafi viðkomandi mannvirki notið ríkisframlags skal leita samþykkis ráðherra fyrir framsali þeirra.

Höfnin getur samkvæmt ákvörðun sveitarstjórnar orðið að höfn án sjálfstjórnar í eigu sveitarfélags sbr. 1. tl. 1. mgr. 8. gr. þegar höfnin býr ekki lengur við samkeppni.

Rekstrarform hafnar skal breytt í höfn í eigu sveitarfélags án sjálfstjórnar þegar hún hefur haft neikvæðan rekstrarafgang í þrjú ár í röð að teknu tilliti til vaxta, en fyrir afskriftir. Sveitarstjórn er þó heimilt með samþykki samgönguráðherra að veita auknu fjármagni til hafnarinnar til þess að bæta eiginfjárstöðu hennar.

VI. KAFLI.

Hafnir sem ekki teljast til opinbers reksturs.

19. gr.

Stjórn og rekstur.

Rekstrarform hafna samkvæmt þessum kafla fer eftir ákvæði 3. tl. 8. gr. 3. tölul. 8. gr. Stjórnir hlutafélaga og einkahlutafélaga fara með valdsvið hafnarstjórna. Varðandi önnur rekstrarform skal skipa hafnarstjórnir samanber nánari ákvæði reglugerðar samkvæmt 4. gr. Þegar rekstrarform samkvæmt 3. tölul. 8. gr. er stofnað um rekstur hafnar og greiðsla framlags er í formi mannvirkja er fyrst hægt að greiða arð til eigenda eftir að fé hefur verið lagt til hliðar í fullnægjandi viðhald og endurnýjun hafnarinnar samkvæmt nánari ákvæðum í reglugerð hennar skv. 4. gr. Sveitarfélög geta rekið hafnir skv. IV. kafla, V. kafla og sem hlutafélög.

20. gr.

Starfsheimildir.

Höfn sem rekin er skv. 3. tl. 1. mgr. 8 gr. og er að meiri hluta til í eigu sveitarfélags, er heimilt að reka höfnina, hafntengda atvinnuáðstöðu og hafntengda þjónustu án takmarkana.

VII. KAFLI.

Móttökuskylda hafna.

21. gr.

Móttökuskylda og ábyrgð eigenda skipa

Höfnum ber skylda til að taka á móti skipum eftir því sem rými og aðstaða leyfir. Hafnarstjórn er heimilt að synja skipi um aðgang að höfn ef mönnum og umhverfi er talin stafa hættu af komu þess til hafnar.

Höfn er heimilt að krefjast trygginga fyrir greiðslu hafnagjalda áður en hún tekur á móti skipi. Höfn er heimilt að láta fjarlægja skip á kostnað eiganda þegar rými hafnarinnar er takmarkað. Ef skip, bátar, flutningatæki á landi eða annar búnaður er í hirðuleysi á hafnarsvæðinu og veldur óþrifnaði eða hættu, getur hafnarstjóri fyrirskipað úrbætur innan ákveðins frests. Sé slíkum fyrirmælum ekki sinnt, er heimilt að fjarlægja viðkomandi hlut á kostnað eiganda.

VIII. KAFLI.

Framlög ríkisins til hafnamála og framkvæmdir í höfnum.

22. gr.

Frumrannsóknir

Ríkissjóður greiðir allt að 100% kostnaðar við frumrannsóknir samkvæmt nánari ákvæðum í reglugerð. Siglingastofnun Íslands skal hafa umsjón með frumrannsóknnum, sem kostnaðar eru af ríkissjóði, og hafa samráð við viðkomandi hafnarstjórn þar sem við á.

23 gr.

Hafnaáætlun.

Siglingastofnun Íslands vinnur tillögu að hafnaáætlun, er nær yfir hafnaframkvæmdir með kostnaðarþátttöku ríkissjóðs, á tveggja ára fresti til nokkurra ára í senn, en þó aldrei skemur en til fjögurra ára.

Við undirbúning þessarar tillögugerðar ber Siglingastofnun að hafa samráð og samstarf við viðkomandi hafnarstjórn, Hafnasamband sveitarfélaga og hafnarád. Við tillögugerðina og forgangsröðun framkvæmda skal leggja til grundvallar mat er taki mið af hagkvæmni framkvæmdarinnar, þörf fyrir framkvæmdina og þýðingu fyrir byggðarlagið.

Áður en gengið er endanlega frá tillögunum skal Siglingastofnun Íslands senda stjórn hvernar hafnar drög að tillögum sínum um ríkisstyrktar framkvæmdir á áætlunartímabilinu við þá höfn og gefa hafnarstjórnnum tiltekinn frest til að koma með athugasemdir og breytingartillögur. Að fengnum þeim athugasemdum skal stofnunin senda ráðherra tillögur sínar.

Ráðherra leggur fram tillögu til þingsályktunar um hafnaáætlun fyrir Alþingi til samþykktar. Í viðauka með þessari áætlun skal koma fram yfirlit um allar fyrirhugaðar meiriháttar hafnarframkvæmdir án ríkisstyrkja.

Ráðherra skal árlega leggja fyrir Alþingi skýrslu um framkvæmdir í hafnamálum árið áður.

24. gr.

Ríkisstyrktar framkvæmdir.

Eingöngu er heimilt að veita framlög úr ríkissjóði til eftirfarandi verkefna á sviði hafnargerðar á vegum hafnasjóða, sbr. 1. og 2. tl. 8. gr.

a) Ríkissjóði er heimilt að styrkja:

- 1) Endurbætur og lagfæringar við skjólgarða í höfnum þar sem erfiðar náttúrulegar aðstæður valda því að lítið skjól er fyrir úthafsöldu.
- 2) Dýpkun í innsiglingu þar sem reglulegrar viðhaldsdýpkunar er þörf á minnst 5 ára fresti og takmarkast eingöngu við að viðhalda dýpi hafnarinnar.

Greiðsluþátttaka ríkisins samkvæmt 1. og 2. tölul. hér að ofan getur þó aldrei orðið hærri en 75% og er ákvörðuð hverju sinni í hafnaáætlun.

- b) Ríkissjóði er heimilt að styrkja framkvæmdir á vegum lítills hafnarsjóðs þar sem að verðmæti meðalaflla sl. 3 ára er undir 400 milljónum kr. og skatttekjur sveitarfélagsins eru undir 150 m.kr. Ríkisstyrktar framkvæmdir skulu takmarkast við merkingu innsiglingar, dýpi, varnarmannvirki og viðlegu. Staðfesting Siglingastofnunar skal liggja fyrir um að höfnin hafi nýtt þá tekjumöguleika sem fyrir hendi eru áður en umsókn um ríkisstyrk er tekin fyrir. Staðfesting þessi skal m.a. byggjast á samanburði við gjaldtöku annarra sambærilegra hafna. Greiðsluþátttaka ríkisins samkvæmt þessum lið skal vera 90% og er ákvörðuð hverju sinni í hafnaáætlun sem samþykkt er af Alþingi.

25. gr.

Umsóknir um ríkisframlög.

Umsóknir um framlög úr ríkissjóði skulu sendar Siglingastofnun Íslands. Stofnunin vinnur úr umsóknum og tekur þær fyrir við endurskoðun hafnaáætlunar, sbr. 23. gr.

Við mat á greiðsluþátttöku ríkissjóðs í einstökum verkefnum skal tekið tillit til fjárhagslegrar getu hafnarsjóðs til að standa undir nauðsynlegum hafnarframkvæmdum, þó með þeim takmörkunum um hámark sem kveðið er á um í 24. gr.

Greiðsluþátttaka ríkissjóðs í einstökum verkefnum skal ákveðin um leið og verk eru tekin inn á hafnaáætlun og tekin til endurskoðunar á tveggja ára fresti við endurskoðun hafnaáætlunar, sbr. 23. gr.

26. gr.

Hafnabótasjóður.

Hafnabótasjóður er eign ríkisins og fer hafnaráð með stjórn sjóðsins í umboði samgönguráðherra. Sjóðurinn skiptist í tvær deildir, A-deild og B-deild. Hlutverk A deildar sjóðsins er að fjármagna hlut ríkisins í ríkisstyrktum framkvæmdum en B-deildar að fjármagna tjónaviðgerðir, sbr. 2. tölul. 4. mgr. þessarar greinar.

Tekjur Hafnabótasjóðs eru þessar:

- a. Tekjur af starfsemi sjóðsins.
- b. Framlag úr ríkissjóði samkvæmt ákvörðun Alþingis.

Hafnabótasjóði er heimilt að taka lán til starfsemi sinnar samkvæmt ákvörðun Alþingis hverju sinni.

Hafnaráð ráðstafar fé Hafnabótasjóðs með samþykki ráðherra á eftirgreindan hátt að fengnum tillögum Siglingastofnunar Íslands:

1. Fjármagnar framkvæmdir ríkisins á hafnaáætlun sem samþykktar hafa verið á Alþingi.
2. Er heimilt að bæta tjón á hafnarmannvirkjum sem eru styrkhæf samkvæmt a- og b-lið 24 gr. þar með talið tjón sem ekki fæst að fullu bætt úr Viðlagasjóði eða vegna ákvæða IX. kafla siglingalaga um takmarkaða ábyrgð útgerðarmanna. Siglingastofnun Íslands annast vörslu, daglega afgreiðslu og bókhald Hafnabótasjóðs. Lánasýsla ríkisins veitir sjóðnum aðstoð við öflun lánsfjár.

Heimilt er með samþykki ráðherra að fela lánastofnun umsýslu lána sjóðsins.

IX. KAFLI.

Kæruheimild.

27. gr.

Kæruheimild.

Ákvarðanir hafnarstjórnar hafnar með sjálfsstjórn í eigu sveitarfélags má kæra til sveitarstjórnar. Ef höfn er rekin sem hafnasamlag, má kæra ákvörðun hafnarstjórnar til sveitarstjórnar þess sveitarfélags sem höfn er staðsett í.

Ákvarðanir sem varða ákvæði þessara laga og teknar eru af sveitarstjórn eða hafnasamlagi má bera undir samgönguráðherra.

Samgönguráðherra úrskurðar í ágreiningi er varða ákvæði þessara laga.

X. KAFLI.

Viðurlög, gildistaka, bráðabirgðaákvæði o.fl.

28. gr.

Refsingar.

Brot gegn lögum þessum varða sektum. Sé brot framið í þágu lögaðila er heimilt að beita stjórnendur lögaðilans framangreindum viðurlögum og einnig er heimilt að gera lögaðilanum sekt.

29. gr.

Ýmis ákvæði.

Ráðherra er heimilt að veita undanþágu frá 10. gr. og 11. gr. og leyfa höfn án sjálfstjórnar í eigu sveitarfélaga að annast hafntengda þjónustu, sbr. 17 gr.

B-deild Hafnabótasjóðs samkvæmt 26. gr. skal yfirtaka núverandi eignir sjóðsins við gildistöku laganna.

30. gr.

Sameining hafna og hlutafélög.

Hafnasamlögum eða einstökum höfnum í eigu sveitarfélaga er heimilt að sameinast til þess að uppfylla skilyrði um umsvif í því skyni að reka höfn sem hlutafélag eða annars konar félag sbr. 3.tl. 8.gr..

31. gr.

Gildistaka og fleira.

Allar hafnir skulu taka ákvörðun um rekstrarform fyrir 1. janúar 2002, en þá taka ný rekstrarform hafna samkvæmt lögum þessum gildi.

Sé engin ákvörðun tekin um rekstrarform hafnar fyrir 1. janúar 2002 skulu hafnir taka rekstrarformið höfn með sjálfstjórn í eigu sveitarfélaga. Við breytingu núverandi hafnarforms frá höfn með sjálfstæða hafnarstjórn í sveitarfélagshöfn þá skal sveitarstjórn taka við stjórn hafnarinnar og ábyrgð á rekstri hennar.

Þær reglugerðir sem samgönguráðherra hefur gefið út í samræmi við hafnalög nr. 23/1994, haldast í gildi, þar til settar eru reglugerðir samkvæmt lögum þessum. Brot varða refsingu eftir þeim reglum sem hingað til hafa gilt.

Lög þessi öðlast gildi xxxx. Jafnframt falla úr gildi hafnalög nr. 23/1994 með síðari breytingum.

32. gr.

Breytingar á öðrum lögum.

Eftirfarandi breytingar eru gerðar á sveitarstjórnarlögum nr. xx/xxx, og öðrum lögum xxxx :

33. gr.

Gjaldskrá.

Við gildistöku laganna setur samgönguráðherra gjaldskrá fyrir allar hafnir til 12 mánaða fyrir lestar- og bryggjugjöld, farþegagjald og vörugjöld, þ.m.t. aflagjald. Heimilt er einstökum höfnum að hækka eða lækka þessi gjöld um 20%. Skal gjaldskráin við það miðuð að hún gefi höfnum landsins möguleika á nægum tekjum til þess að standa undir rekstri hafnar miðað við forsendur þessara laga. Þó er óheimilt samanber lög og reglur um þjónustugjöld opinberra fyrirtækja, að hækka gjöld einstakra hafna umfram það sem þörf krefur til þess að standa undir rekstri hafnar, sbr. skilgreiningu 3. gr. Samgönguráðherra skal gefa út sérstaka gjaldskrá til 12 mánaða fyrir hverja höfn sem undir þetta getur fallið. Í lok þessa 12 mánaða tímabils flytjast gjaldtökuákvæðanir til hafna.

34. gr.

Bráðabirgðaákvæði um ríkisstyrki.

Þrátt fyrir 24. gr. þessara laga er ríkissjóði heimilt að styrkja framkvæmdir í höfnum samkvæmt samþykkttri hafnaáætlun 2001 – 2004, sbr. núgildandi hafnalög.

35. gr.

Breytingar á verðlagi.

Hafnalaganefnd
17. nóvember 2000

Fylgiskjal 2

Allar verðmætaviðmiðanir samkvæmt lögum þessum skulu taka sömu breytingum á milli ára og vísitala neysluverðs frá gildistíma laganna.

Almennar athugasemdir

Málefni hafna hafa undanfarið verið í brennidepli og hafa komið fram kröfur um breytingar á rekstrarformi og fjármögnun framkvæmda. Nokkur dæmi má nefna hér. Fjallað var um málið á ársfundi Hafnasambands sveitarfélaga árið 1997 og hefur það síðan verið tekið fyrir á hverjum ársfundi. Samtök iðnaðarins sendu beiðni haustið 1998 til Samkeppnisstofnunar um athugun á hvort ákvæði hafnalaga stríði gegn markmiðum samkeppnislaga. Einnig hafa komið fram ábendingar vegna endurskoðunar á gjaldaákvæðum laga í kjölfar hertra formkrafna til lagaheimilda fyrir sköttum og þjónustugjöldum. Töluverð umræða hefur verið innan ESB eftir útkomu grænbókar um hafnir og að lokum má nefna að verulegar breytingar hafa átt átt sér stað í sumum nágrannalöndum okkar á málefnum hafna. Þessi atriði og fleiri hafa kallað á umræðu hér á landi. Til að bregðast við því ákvæði þáverandi samgönguráðherra, Halldór Blöndal, að skipa tvær nefndir 1. febrúar 1999 til þess að fjalla um málefni hafna. Önnur nefndin hafði það hlutverk að fjalla um framtíðarfyrirkomulag hafnamála. Hin hafði það hlutverk að gera tillögur um gjaldskrá hafna með hliðsjón af breyttum lögum og veita umsögn um undanþáguákvæði núgildandi hafnalaga. Fljótlega komu upp þau sjónarmið að tillögur gjaldskrárnefndarinnar og nefndar um framtíðarskipulag hafnamála yrðu að fara saman. Nefndunum var því falið af núverandi samgönguráðherra, Sturlu Böðvarssyni að skila sameiginlegu álitu. Hér á eftir verður því vísað til þessara nefnda sem nefndar um framtíðarskipan hafnamála. Álitu var skilað sem áfangaskýrslu til samgönguráðherra í september 1999.

Í kjölfar framangreinds álits, skipaði Sturla Böðvarsson, samgönguráðherra þann 9. desember 1999 nýja nefnd, sem hér eftir er nefnd hafnalaganefnd. Í skipunarbréfi hennar segir að hún skuli:

“undirbúa og semja frumvarp til nýrra hafnalaga. Verkefni þessarar nefndar verður að útfæra þær hugmyndir sem fram komu í skýrslunni frá því í september. Nefndinni er því ætlað að skila af sér frumvarpi til laga með greinargerð sem leggja megi fram til kynningar á Alþingi helst á vorþingi 2000 ef mögulegt er. Nefndin skal leitast við í vinnu sinni að hafa náð samráð og samstarf við sem flesta hagsmunaaðila er hafnamál snerta þannig að sjónarmið þeirra komi skýrt fram.”

Eftirfarandi aðilar voru skipaðir í hafnalaganefndina:

Einar K. Guðfinnsson, alþingismaður, formaður,
Árni Þór Sigurðsson, formaður Hafnasambands sveitarfélaga,
Friðrik J. Arngrímsson, framkvæmdastjóri LÍÚ,
Guðmundur Bjarnason, bæjarstjóri Fjarðabyggðar,
Hörður Blöndal, hafnarstjóri Hafnasamlags Norðurlands,
Kristinn Jónasson, bæjarstjóri Snæfellsbæjar.

Með nefndinni störfuðu Hermann Guðjónsson, forstjóri Siglingastofnunar Íslands og Jóhann Guðmundsson, skrifstofustjóri samgönguráðuneytinu. Ritari hennar var Sigurbergur Björnsson, forstöðumaður hjá Siglingastofnun Íslands.

Nefndin hóf starf sitt með því að fara yfir fyrirliggjandi áfangaskýrslu um framtíðarskipan hafnamála. Því næst kallaði hún á fulltrúa úr ýmsum áttum. Á fund nefndarinnar komu:

Sveinn Hannesson framkvæmdastjóri Samtaka iðnaðarins, Hjörleifur Pálsson endurskoðandi Deloitte & Touche, Árni Harðarson lögfræðingur Deloitte & Touche, Ragnheiður Snorradóttir lögfræðingur fjármálaráðuneyti, Kristján Andri Stefánsson lögfræðingur forsætisráðuneyti, Guðmundur Sigurðsson forstöðumaður Samkeppnisstofnun, Lárus Ögmundsson lögfræðingur Ríkisendurskoðun, Höskuldur H. Ólafsson framkvæmdastjóri hjá Eimskipum, Kristinn Þór Geirsson framkvæmdastjóri hjá Samskipum, Kristján Ragnarsson formaður LÍÚ, Arthur Bogason formaður og Örn Pálsson framkvæmdastjóri Landssambands smábátæigenda, Haukur Þór Hauksson formaður Samtaka verslunarinnar, Guðjón Petersen framkvæmdastjóri Farmanna- og fiskimannasambands Íslands, Grétar Mar Jónsson forseti Farmanna- og fiskimannasambands Íslands, Sævar Gunnarsson formaður Sjómannasambands Íslands og Hólmgeir Jónsson framkvæmdastjóri Sjómannasambands Íslands, Sigríður Andersen og Guðjón Rúnarsson frá Verslunarráði Íslands, Sigurður Jónsson framkvæmdastjóri Samtaka verslunar og þjónustu og Ólafur J. Briem framkvæmdastjóri Sambands íslenskra kaupskipaútgæða.

Meðfylgjandi eru drög að frumvarpi til nýrra hafnalaga sem nefndin hefur samið. Í frumvarpi þessu eru mörg nýmæli sé tekið mið að nógildandi hafnalögum. Þau helstu eru eftirfarandi:

- i. Gert er ráð fyrir að samræmd gjaldskrá hafna verði aflögð og ákvæði samkeppnislaga gildi um gjaldtöku þeirra.
- ii. Leyft verður að reka hafnir undir fleiri rekstrarformum þ.m.t. undir hlutafélagiforminu þó að ákveðnum skilyrðum uppfylltum.
- iii. Gert er ráð fyrir að frumvarpið taki til allra hafna sem reknar eru í atvinnuskini.
- iv. Móttökuskylda hafna er skilgreind.
- v. Ríkisafskipti af höfnum eru minnkuð en áfram er gert ráð fyrir að lagfæringar og viðhald á skjólgörðum sé greitt að hluta til úr ríkissjóði.
- vi. Framtíð smærri hafna er betur tryggð en í nógildandi lögum.
- vii. Önnur stjórnvaldsafskipti af höfnum eru betur skilgreind.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Þessi grein segir til um gildissvið laganna. Lögin taka til allra hafna sem reknar eru í atvinnuskyni. Þau ná til hafnarsjóða sem hingað til hafa verið reknir af sveitarsjóðum samkvæmt nógildandi lögum. Lögin koma einnig til með að gilda um hafnir sem eru í eigu einkafyrirtækis og þjóna því eingöngu. Þetta þýðir að sérhæfðar hafnir sem starfræktar eru af fyrirtækjum, eins og t.d. innst í Hvalfirði, þurfa reglugerðir skv. 4. gr. sem skilgreina hafnarsvæði og skyldur er varða til dæmis öryggismál og mengunarmál. Undir lögin falla einnig hafnir sem hingað til hafa verið reknar af sveitarfélagi án þess að um hana hafi verið stofnaður hafnarsjóður. Dæmi um þetta er t.d. skemmtibátahöfnin á Seltjarnarnesi. Frumvarpið gerir kröfur um að sett verði hafnarreglugerð fyrir slíkar hafnir.

Um 2. gr.

Í 2. gr. laga nr. 6/1996 um Siglingastofnun Íslands segir í 1. gr. að samgönguráðherra fari með yfirstjórn siglinga-, hafna- og vitamála, nema að annað sé ákveðið í öðrum lögum. Í 2. gr. sömu laga segir að Siglingastofnun Íslands fari með framkvæmd siglinga-, hafna- og vitamála. Þetta þýðir að Siglingastofnun Íslands fer með framkvæmd þessara laga í umboði samgönguráðherra nema í sérstökum tilfellum t.d. er lýtur að olíuhöfninni í Helguvík sem fellur undir varnarsamninginn, en hann hefur lagagildi.

Um 3. gr.

Parfnast ekki skýringa.

Um 4. gr.

Þessi grein segir að samgönguráðherra skuli setja reglugerð um hverja höfn. Gert er ráð fyrir að stjórnvöld setji reglur um mengunarmál, öryggismál, skipulagsmál og hafi eftirlit með að farið sé eftir reglum. Frumvarpið gerir því ráð fyrir að stjórnvöld setji reglugerð um hverja höfn. Þetta er sama fyrirkomulag og í nágildandi lögum, nema að hafnir í eigu einkaaðila falla nú einnig undir þetta ákvæði. Hafnarstjórn ber ábyrgð að ákvæðum reglugerðarinnar sé fylgt. Leigi hún öðrum athafnasvæði á hafnarsvæðinu tekur það ekki þessa ábyrgð af henni.

Frumvarpið segir fyrir um að hafnarreglugerðir skuli segja til um kosningu, starfs- og valdsvið hafnarstjórnar. Gagnvart einkafyrirtækjum eða hlutafélögum gilda lög um hlutafélög eða viðkomandi annað félagafarm. Ekkert mælir þó á móti því að ákvæði þessa efnis sé sett í reglugerð fyrir viðkomandi höfn.

Ef höfn telst ekki uppfylla skyldur sínar samkvæmt lögum þessum getur ráðherra numið hafnarreglugerðina úr gildi. Við það falla niður allar starfsheimildir hafnarinnar og ber að loka henni fyrir umferð á sjó og landi. Þetta er m.a. ætlað til þess að gefa möguleika á að grípa inn í þegar hætta stafar af lélegum mannvirkjum og viðkomandi höfn hefur ekki sinnt aðvörunum.

Um 5. gr.

Þetta ákvæði má einnig finna í nágildandi hafnalögum. Það hefur þó meira vægi en í nágildandi lögum þar sem frumvarpið gerir ráð fyrir að einkaaðilar geti átt og rekið höfn. Frumvarpið tiltekur að sveitarstjórn skuli veita framkvæmdaleyfi fyrir nýjum hafnarmannvirkjum. Er það í samræmi við 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997, en þar segir:

“Meiri háttar framkvæmdir, sem áhrif hafa á umhverfið og breyta ásýnd þess, svo sem breyting lands með jarðvegi eða efnistöku, skulu vera í samræmi við skipulagsáætlanir og úrskurð um mat á umhverfisáhrifum þar sem það á við. Óheimilt er að hefja slíkar framkvæmdir sem ekki eru háðar byggingarleyfi skv. IV. kafla fyrr en að fengnu framkvæmdaleyfi viðkomandi sveitarstjórnar.”

Í 36. gr. IV. kafla skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 segir einnig

“Ákvæði þessa kafla taka til hvers konar bygginga ofan jarðar og neðan. Undanþegin byggingarleyfi eru götur, holræsi, vegir og brýr, aðrar en göngubrýr í þéttbýli, jarðgöng, flugbrautir, dreifi- og flutningskerfi rafveitna, hitaveitna, vatnsveitna og fjarskipta, svo og hafnir og virkjanir, enda eru þær framkvæmdar á vegum opinberra aðila eða unnar samkvæmt sérlögum. Byggingarleyfi þarf þó fyrir varanlegum húsbyggingum sem gerðar eru í tengslum við þessar framkvæmdir.”

Ennfremur segir í 3 mgr. 36 gr. skipulags- og byggingarlaga:
“Mannvirki, sem undanþegin eru byggingarleyfi, skulu byggð í samræmi við skipulagsákvæði skv. III. kafla laga þessara.”

Um 6. gr.

Frumvarpið gerir eins og áður sagði ráð fyrir að skipulags- og byggingarlög nr. 73/1997 gildi um skipulag hafnarsvæða. Það tiltekur þó að leggja þurfi fyrir Siglingastofnun Íslands gögn um gerð mannvirkja til samþykktar áður en byrjað er á framkvæmdum. Þetta er gert til þess að Siglingastofnun Íslands geti sinnt hlutverki sínu við að fylgjast með hönnun hafnarmannvirkja og sjá til þess að þau uppfylli að minnsta kosti lágmarkskröfur um styrkleika. Einnig að tekið sé tillit til öryggissjónarmiða við hönnun og horft til þess að tryggja öryggi notenda hafnarinnar strax á hönnunarstigi. Þetta er nokkur breyting frá núgildandi hafnalögum, sem gera ekki ráð fyrir að Siglingastofnun Íslands hafi þetta hlutverk þegar um er að ræða framkvæmdir sem ekki eru ríkisstyrktar. Núgildandi hafnalög gera kröfu um að eigendur hafna séu opinberir aðilar og koma því stjórnvöld að hafnarframkvæmdum óhjákvæmilega á öllum stigum. Frumvarpið telur að þetta sé hlutverk stjórnvalda ótvírætt burtséð frá rekstrarformi.

Frumvarpið heimilar þó að undanþága sé gefin frá þessu ákvæði sé tæknipekking og innra eftirlit fyrir hendi hjá viðkomandi höfn sem að mati Siglingastofnunar Íslands tryggir að fullt tillit sé tekið til öryggissjónarmiða við hönnun hafnarmannvirkja. Þannig hefur t.a.m. Reykjavíkurhöfn sinnt þessum þætti sjálf vegna sinna framkvæmda.

Loks er í frumvarpinu gerð krafa um að þær hafnir sem njóta opinberra framlaga til framkvæmda skuli leggja fram staðfestingar á fjármögnun fyrirhugaðra framkvæmda. Þetta er gert til þess að tryggja að nauðsynlegt fjármagn sé fyrir hendi áður en ráðist er í framkvæmdir sem ríkið stendur að.

Ráðherra skal setja reglur um slysavarnir í höfnum og er þetta ákvæði hliðstætt ákvæðum núverandi hafnalaga.

Um 7. gr.

Þessi grein segir að eigandi hafnar sé ábyrgur fyrir mannvirkjum, búnaði og rekstri hafnarinnar. Til þess að geta rækt þetta hlutverk gefur frumvarpið hafnarstjórn vald til þess að fjarlægja mannvirki í sjó fram ef hætta stafar af þeim.

Um 8. gr.

Frumvarpið kveður á um að auk rekstrarforms gildandi hafnalaga, þ.e. höfn með sjálfsstjórn í eigu sveitarfélags, verði hægt að reka hafnir sem höfn án sjálfsstjórnar í eigu sveitarfélags og sem félag skv. 1. mgr. 3 t.l. 8 gr. . Hafnarstjórn ber mikla ábyrgð er varðar öryggi hafnarinnar og umhverfi hennar. Því er nauðsynlegt að kveðið sé skýrt á um hafnarstjórn fyrir hvert rekstrarform. Það er gert í 10. gr., 13. gr. og 19. gr.

Frumvarpið heimilar að reka höfn án sjálfsstjórnar sem málaflokk í sveitarfélagi. Þetta rekstrarform er ætlað fyrir hafnir sem koma ekki til með að taka þátt í samkeppni og gilda reglur um gjaldtöku opinberra fyrirtækja um þær. Eigandi hafnar þ.e. viðkomandi sveitarstjórn setur höfninni gjaldskrá. Þetta rekstrarform er einkum ætlað fyrir litlar hafnir t.d. smábátahafnir eða jafnvel skemmtibátahafnir. Frumvarpið gerir ráð fyrir að engin starfsemi verði í slíkum höfnum á vegum sveitarsjóðs að rekstri hafnarinnar undanskildum og miðast starfsheimildir við það. Þó getur ráðherra í undantekningartilfellum heimilað að önnur hafntengd starfsemi sé rekin í höfninni á vegum sveitarsjóðs sbr. 29. gr. Frumvarpið heimilar að reka höfn

með sjálfstjórn í eigu sveitarfélags. Þetta er það rekstrarform í raun sem núverandi hafnalög leyfa. Frumvarpið gerir ráð fyrir að séu slíkar hafnir ekki reknaðar í samkeppni gildi reglur um gjaldtöku opinberra fyrirtækja. Vísað er til hjálagðs fylgiskjals 2 frá Samkeppnisstofnun um samkeppni hafna. Séu hafnir með sjálfstjórn í samkeppni gilda ákvæði samkeppnislaga um gjaldtöku þeirra. Frumvarpið heimilar að starfsheimildir slíkra hafna séu þær sömu og þær hafa í dag. Hér er átt við hafntengda atvinnuáðstöðu og hafntengda þjónustu að hluta til sbr gjaldtökuheimildir 17. gr. Frumvarpið gerir ráð fyrir að stærri hafnarsjóðir landsins geti valið um núverandi form eða stofnað félag skv. 1. mgr. 3 tl. 8 gr. sem yfirtekur reksturinn að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Rekstur hafna í eigu sveitarfélaga hafa rýmri starfsheimildir en hafnir með sjálfstjórn í eigu sveitarfélags og geta rekið hafntengda atvinnuáðstöðu og hafntengda þjónustu án takmarkana. Settar eru stærðartakmarkanir á núverandi hafnir með sjálfstjórn í eigu sveitarfélaga um hvort þær geti framselt rekstur sinn til annars rekstrarforms. Því er ekki heimilt að hafnir með sjálfstjórn framselji rekstur sinn til annars rekstrarforms nema einhver samkeppni sé til staðar, annað hvort að þær séu á samkeppnissvæði eða taki þátt í samkeppni með einum eða öðrum hætti. Þar af leiðandi eru félög skv. 1. mgr. 3 tl. 8 gr. ekki bundin af reglum um gjaldtöku opinberra fyrirtækja, heldur gilda samkeppnislög um gjaldtöku þeirra.

Loks gerir frumvarpið ráð fyrir að einkafyrirtæki geti rekið hafnir. Slíkar hafnir geta verið einkafyrirtækjum nauðsynlegar vegna annarrar starfsemi s.s. olúdreifingu eða stóriðju. Einnig gæti einkafyrirtæki haft hafnarekstur sem aðalverkefni. Frumvarpið gerir engar kröfur um stærð slíkra fyrirtækja í veltu talið og takmarkar ekki starfsheimildir slíkra hafna. Samkeppnislög gilda um verðlagningu á þjónustu þeirra.

Í þessari grein frumvarpsins er einnig ákvæði um að rekstur hafna skuli virðisaukaskattskyldur. Ákvæði frumvarpsins nær eingöngu til reksturs hafna eins og hann er skilgreindur í 3. gr. frumvarpsins. Því gilda núverandi sjónarmið um hafnarþjónustu, lóðaumsýslu og rekstur fasteigna. Fram að þessu hafa hafnir ekki innheimt virðisaukaskatt af hafnagjöldum og ekki fengið frádrægingu eða endurgreiddan innskatt vegna framkvæmda og aðkeyptra rekstrarvara og þjónustu nema að mjög litlu leyti. Virðisaukaskattur af sérfræðiþjónustu fæst þó endurgreiddur. Ljóst er að við það, að færa gjaldskrárákvarðanir til hafna og leyfa fleiri rekstrarform en tíðkast í dag, þá færast hafnir nær umhverfi annars atvinnurekstrar. Flestir viðskiptaaðilar hafna eru virðisaukaskattskyldir, sem mælir með að hafnir verði það líka. Ef ein höfn uppfyllir skilyrði um virðisaukaskattsskyldu falla óhjákvæmilega aðrar á sama atvinnusvæði undir sama hatt óháð rekstrarformi. Því verður flókið fyrir viðskiptavinum hafnarinnar að greiða hafnagjöld með virðisaukaskatt í höfnum á einu atvinnusvæði en ekki í höfnum á öðru atvinnusvæði. Tekin er sú afstaða í frumvarpinu að taka af öll tvímæli í þessu efni og kveða á um að allar hafnir sem undir lögin falla verði virðisaukaskattskyldar. Því munu hafnir innheimta virðisaukaskatt af viðskiptavinum sínum við gerð reikninga fyrir skipagjöld og vörugjöld. Þær geta dregið allan innskatt frá útskatti. Þá hverfa uppsöfnunaráhrif vegna virðisaukaskatts sem hefur miklar fjárhagslegar afleiðingar fyrir bæði hafnirnar og ríkissjóð.

Loks segir í frumvarpinu að hafnarsjóðir, sem starfa eftir lögum þessum sendi ársskýrslur sínar árlega til Siglingastofnunar Íslands. Einnig er hafnarsjóðum sem njóta ríkisstyrks skylt að senda önnur þau gögn sem Siglingastofnun Íslands óskar eftir og snerta rekstur hafnarinnar. Þetta er samhljóða ákvæðum núgildandi hafnalaga og ætlað að gera Siglingastofnun Íslands kleift að sinna lagaskyldum sínum varðandi ríkisstyrki.

Um 9. gr.

Frumvarpið kveður á um að samgönguráðherra skuli setja reglugerð þar sem hafnir eru flokkaðar. Flokkunin skal byggjast á skilgreiningu á þeirri stærð skipa sem þær geta tekið á móti mælt í breidd, lengd og djúpristu. Í reglugerðinni skulu koma fram lágmarkskröfur til hvers flokks hafna. Siglingastofnun Íslands hefur unnið við að skilgreina staðalkröfur til 4 flokka fiskihafna. Reiknað er með að stuðst verði við þá vinnu þegar að reglugerðin verður sett.

Um 10. gr.

Fjallað er um almenn atriði er varða þetta rekstrarform hafna í athugasemdum með 8. gr. Að öðru leyti þarfnast greinin ekki skýringa. Sveitarstjórn getur kosið hafnarnefnd sem hefur sömu stöðu og málaflakkanefndir hafa almennt í sveitarfélögum.

Um 11. gr.

Veitt er heimild til að innheimta aflagjald, vörugjald, lestargjald, bryggjugjald og farþegagjald til þess að standa straum af kostnaði við að byggja, reka, viðhalda og endurnýja hafnarmannvirki. Þetta þýðir m.a. að höfnin megi ekki greiða arð í sveitarsjóð. Nýmæli í frumvarpinu er farþegagjald. Ljóst er að hafnarsjóðir hafa lagt í töluverðan kostnað til þess að taka á móti farþegum af skemmtiferðaskipum, ferjum og skemmtiferða- eða útsýnisbátum ýmiskonar sem þjónusta ferðamenn. Þessi kostnaður felst í umsýslu skipanna, sérbúnaði svo sem flotbryggjum, landgöngum og svo aðstöðu fyrir þau sem ekki nýtist í annað. Rökrétt er að heimila gjaldtöku fyrir þessa þjónustu rétt eins og vörugjald er tekið af aflu fiskiskipa og farni flutningaskipa.

Tekin er sú afstaða að gera ekki kröfu um að sundurliða nákvæmlega hvaða kostnað hvert gjald eigi að standa straum af. Líftími og slit hafnarmannvirkja er í meginatriðum fremur hægt að rekja til veðurfarslegra eða náttúrulegra ástæðna en notkunar. Því er gjaldtökuheimildin nokkuð almenn og gerð er krafa um að samanlagðar tekjur af hafnargjöldum hrökkvi til að standa straum af rekstri hafnarinnar sbr. skilgreiningu 3. gr.. Gert er ráð fyrir að á aðlögunartíma sbr. 33. gr. muni hafnarsjóðir fá auknar tekjur til þess að standa á eigin fótum. Það er eigenda hafna að sjá til þess að hafnir uppfylli formkröfur og að gjöldin hrökkvi fyrir kostnaði að loknum aðlögunartíma. Gjaldtökuheimildin nær til sömu rekstrarþátta og starfsheimildir hafnarinnar. Heimili ráðherra höfninni að annast annan rekstur sem telst til hafntengdrar atvinnuástöðu eða hafntengdrar þjónustu sbr. 29 gr. fylgir því jafnframt samsvarandi gjaldtökuheimild.

Í 4 tl. er höfnum veitt heimild til gjaldtöku vegna ýmissar þjónustu sem þeim er gert að veita samkvæmt ýmsum lögum. Dæmi um þetta er reglugerð um vigtun sjávarafla sem er sett með stöð í lögum.

Um 12. gr.

Með vísan til umfjöllunar í 8. gr. eru hér tilgreind þau viðmið sem höfn án sjálfsstjórnar í eigu sveitarfélags verður að uppfylla til þess breyta rekstrinum í höfn með sjálfsstjórn í eigu sveitarfélags eða að framselja hana til félags skv. 1. mgr. 3 tl. 8 gr.. Við þessar formbreytingar fær höfnin auknar starfsheimildir. Því er komið til móts við auknar þarfir sem fylgja vexti hafna um leið og gerðar eru kröfur um fjárhagslegt sjálfstæði. Ráðherra er einnig heimilt að gefa undanþágu frá viðmiðun sé

minni höfn í samkeppni. Við það er viðkomandi höfn í eigu sveitarfélags betur í stakk búin til þess að taka þátt í samkeppni á svæðinu notendum til hagsbóta.

Um 13. gr.

Greinin tiltekur að stjórn hafnar skv. þessu rekstrarformi skuli kosin af sveitarstjórn og segi hafnarreglugerð nánar til um það fyrirkomulag. Gert er ráð fyrir að kosnar séu sérstakar hafnarstjórnir sem hafa þá svipaða stöðu og stjórnir fyrirtækja. Ákvæði er um að hafnarstjórnin skuli fyrst og fremst gæta hagsmuna hafnarinnar og er tilgangur þess m.a. sá að taka af öll tvímæli um tengsl sveitarsjóðs og hafnarsjóðs. Það er hlutverk hafnarstjórnar skv. frumvarpi þessu að ráða hafnarstjóra og ákveða verksvið hans. Fyrirkomulag stjórnar hafnarinnar skuli nánar ákveðið í reglugerð sem samgönguráðherra setur skv. 4. gr.

Um 14. gr.

Núgildandi lög gera ráð fyrir að hægt sé að sameina hafnir í eigu tveggja eða fleiri sveitarfélaga og stofna um þær hafnasamlög með heimild ráðherra. Reynsla af núverandi hafnasamlögum er nokkuð mismunandi. Á meðan sum hafa náð að hagræða hafa önnur rekið einstakar hafnir með nánast óbreyttu sniði. Frumvarpið gerir áfram ráð fyrir þessum möguleika, en þó með áherslubreytingu. Það gerir kröfur um að við stofnun hafnasamlags séu hafnarsvæðin skipulögð á nýjan leik og lögð fram gögn sem sýna fram á að hagræðing náist með sameiningunni. Með þessu móti er reynt að stuðla að þeirri hagræðingu sem upphaflega var stefnt að með stofnun hafnasamlaga. Ákvæði samkeppnislaga gilda þó um sameiningu hafna sem teljast í samkeppni og gæti því komið til kasta samkeppnisyrvalda ef sýnt þykir að sameiningin komi niður á þjónustu við neytendur. Stjórn hafnasamlags ber að horfa á hagsmuni heildarinnar og gæta þess að fjármunum sé varið á sem hagkvæmastan hátt hverju sinni. Frumvarpið gerir ekki ráð fyrir breytingum á högum eldri hafnasamlaga, en gera má þó ráð fyrir að skipulag þeirra styrkist í samræmi við þau sjónarmið sem koma fram í grein þessari.

Um 15. gr.

Fjallað er um starfsheimildir hafna með sjálfstjórn í eigu sveitarfélaga í umfjöllun um 8. gr. Tekið skal fram að ekkert mælir gegn því í frumvarpi þessu að hafnir í þessum kafla geti átt í félagi sem rekur hafntengda atvinnuáðstöðu eða hafntengda þjónustu.

Um 16. gr.

Ákvæði núgildandi hafnalaga um að tekjum og eignum hafnarsjóðs megi einungis verja í þágu hafnarinnar eru látin halda sér. Sama gildir um ákvæði núgildandi laga um að hafnarsjóðir skuli undanþegnir hvers konar sköttum af hafnarmannvirkjum. Þetta þýðir að þessum höfnum er óheimilt að greiða arð til eigenda sinna. Þetta gildir um hafnir með sjálfstjórn í eigu sveitarfélaga. Lögin gera ráð fyrir að lög um bókhald gildi um þessar hafnir og þær fylgi almennri reikningsskilavenju. Eigandi hafnar skal velja endurskoðanda sem er í samræmi við lög og reglur og venjur þar um.

Um 17. gr.

Fjallað er um gjaldtöku skv. 1., 2., og 3. tl. greinarinnar í umfjöllun um 11. gr. frumvarpsins.

Í starfsheimildum fyrir það rekstrarform sem hér um ræðir er kveðið á um að höfnin geti stundað rekstur á hafntengdri atvinnuaðstöðu. Hér er sett í frumvarpið sömu gjaldtökuheimildir fyrir hafntengda atvinnuaðstöðu og fyrir þann hluta hafntengdrar þjónustu sem núverandi hafnalög heimila. Frumvarpið gerir ekki ráð fyrir að hafnir í þessum kafla veiti aðra hafntengda þjónustu. Í frumvarpinu er heimild fyrir tveimur nýjum gjöldum, þ.e. lestunar- og losunargjaldi, sem er einkum hugsað vegna notkunar á aðstöðu fyrir afgreiðslu á vörum út af hafnarsvæði á vöruflutningabíl og ætla má að sé innifalið í vörugjaldi í þeim tilfellum sem varan fer þess í stað um borð í skip. Geymslugjald er vegna geymslu gáma eða varnings á hafnarsvæði í lengri tíma. Það á einkum við í þeim tilfellum sem hafnarsjóður leigir aðstöðu fyrir einstaka gáma eða vöru í stað þess að leigja heilt athafnasvæði til lengri tíma. Geymslugjaldið getur átt við geymslu vöru á sérstöku geymslusvæði eða á athafnasvæði sjálfra viðlegumannvirkjana, umfram eðlilegs athafnatíma við uppskipun eða útskipun. Eina breytingin frá núgildandi lögum er að finna í d-lið. Þar fjallað um sorpgjöld í stað sorphirðugjalds í núverandi lögum. Ástæðan er sú að gert er ráð fyrir að hægt sé að taka gjald annars vegar fyrir sorphirðu og hins vegar fyrir sorpeyðingu. Loks er gert ráð fyrir heimild fyrir gjaldi til þess að standa straum af lögbundinni þjónustu og er vísað til umfjöllunar um 11. gr. í því sambandi.

Almennt séð gerir frumvarpið ráð fyrir að gjöld verði miðuð við að gjaldtakan fyrir viðkomandi þjónustu standi straum af kostnaði við hana ásamt hlutdeild í sameiginlegum rekstri hafnarinnar. Þetta sjónarmið verði haft til hliðsjónar við ákvörðun gjalda.

Gert er ráð fyrir að einkaaðili geti átt bryggju innan hafnarsvæðisins, sbr. 5. gr. Nauðsynlegt er fyrir höfnina að hafa tekjur af umferð vegna eiganda slíkrar bryggju til þess að standa straum af kostnaði við innsiglingamerki og sameiginlegra hafnarmannvirkja. Þessi kostnaður hlýtur að vera mismunandi eftir höfnum. Frumvarpið gerir ráð fyrir að kostnaður sé metinn út frá umferð sem til er orðin vegna notkunar á viðkomandi bryggju í hlutfalli við heildarumferð í höfninni.

Um 18. gr.

Frumvarpið gerir ráð fyrir að sveitarfélög geti framselt rekstur hafna til annars rekstrarforms skv. 1. mgr. 3 tl. 8 gr.. Gert er almennt ráð fyrir að slíkt félag verði áfram í eigu viðkomandi sveitarfélags en þó eru í frumvarpinu engar takmarkanir settar á að sveitarfélög geti síðar selt hlut sinn öðrum aðilum. Einungis er hægt að yfirfæra stærri hafnarsjóði í eigu sveitarfélaga til rekstrarforms skv. 1. mgr. 3 tl. 8 gr.. Engar stærðartakmarkanir eru settar varðandi önnur rekstrarform skv. 1. mgr. 3 tl. 8 gr..

Frumvarpið gerir kröfu um að stuðst sé við hagrænt verðmæti hafnarmannvirkja við mat á verðmæti þeirra. Með hagrænu mati er átt við að núvirða fjárstreymi hafnarinnar út frá gefnum forsendum um arðsemi og áhættu. Frumvarpið gerir einungis kröfu um að verðmæti hafnarmannvirkja sé metið og þarf að reikna frá fjárstreymi vegna taps eða hagnaðs af hafntengdri þjónustu eða hafntengdri atvinnuaðstöðu við þetta verðmætamat og meta það sérstaklega. Sömuleiðis ef landsvæði sem hefur sértækt verðmæti er framselt til félags skv. 1. mgr. 3 tl. 8 gr. skal það metið á markaðsverði. Frumvarpið tekur ekki fyrir að aðrar matsaðferðir séu einnig notaðar, en í öllum tilfellum skuli útkoman sannreynd með aðferðum hagræns mats.

Ástæða er til þess að endurskoða afskriftaheimildir skattalaga fyrir hafnarmannvirki þar sem ætla má að afskriftatími þeirra sé lengri en gert er ráð fyrir í skattalögum.

Í þessari grein er að finna ákvæði sem er hliðstætt ákvæði gildandi hafnalaga um að samþykki ráðherra þurfi fyrir að veðsetja eða ráðstafa hafnarmannvirki sem hefur notið ríkisstyrks. Hér er krafist samþykkis ráðherra fyrir framsali hafnarmannvirkja til félags skv. 1. mgr. 3 tl. 8 gr.. Gert er ráð fyrir að ráðherra geti fengið og lagt mat á verðmætamat hafnarmannvirkja út frá forsendum ríkissjóðs um arðsemiskröfu og áhættu. Sú staða gæti komið upp, að mat á hagrænu verðmæti hafnarmannvirkja sé hærra, en reiknað framlag hafnarsjóðs til þeirra. Við þessar aðstæður má álykta að hlutur ríkissjóðs hafi borið arð. Nefndin telur matsatriði hvort það sé rétt að ráðherra fari fram á að ríkissjóður eignist hlut í þessu félagi. Heimild þessi er því höfð hér inni af sömu ástæðu og samhljóða heimild núgildandi hafnalaga.

Kjósi höfn með sjálfsstjórn í eigu sveitarfélags að taka upp rekstrarformið höfn án sjálfsstjórnar í eigu sveitarfélags getur hún það en verður við það að láta af allri samkeppni. Við þessa formbreytingu skerðast starfsheimildir hennar niður í að reka höfnina og getur hún þá eingöngu sinnt verkefnum sbr. 10. og 11. gr. Gert er ráð fyrir að sveitarfélagahafnir í samkeppni við einkafyrirtæki fylgi reglum fjármálaráðuneytisins um opinberan rekstur í samkeppni.

Ef höfn er rekin í samkeppni en hefur neikvæðan rekstrarafgang í þrjú ár eftir fjármagnskostnað en fyrir afskriftir verður hún að láta af samkeppnisrekstri og taka upp rekstrarform hafna án sjálfsstjórnar í eigu sveitarfélags. Við það skerðast starfsheimildir hennar samsvarandi. Í þessu tilviki hrökkva tekjur hafnarinnar ekki fyrir útgjöldum. Sveitarsjóður þarf að leggja fé með höfninni en slíkt gengur ekki til lengdar í samkeppnisrekstri. Því er eðlilegra að kosnir fulltrúar beri ábyrgð á rekstrinum með beinni hætti þ.e. að höfnin verði rekin sem höfn í eigu sveitarfélags án sjálfstjórnar. Í því tilfelli að hér sé um að ræða hafnasamlag verður að leysa það upp og fella hafnir þess undir viðkomandi sveitarsjóði. Því er gert ráð fyrir að í stofnsamningi hafnasamlags verði ákvæði sem segi til um hvernig beri að fara með eignir þess og skuldir ef því er slitið.

Ef hallareksturinn er vegna skuldasöfnunar eða tímabundins aflabrests gefst eigendum hafnarinnar með samþykki ráðherra tækifæri til að leggja fram fé til þess að grynka á skuldum þannig að rekstrargrundvöllur skapist. Frumvarpið gerir ráð fyrir að þessari heimild verði aðeins beitt í undantekningartilfellum.

Um 19. gr.

Frumvarpið tiltekur að hafnir samkvæmt 3. tölul. 8.gr. skuli leggja fé til hliðar til fullnægjandi viðhalds og endurnýjun hafnarinnar. Þetta ákvæði á að tryggja að ekki sé gengið á fjárhagslega getu hafnarinnar til þess að sinna hlutverki sínu í samgöngukerfi þjóðarinnar með óhóflegum arðgreiðslum til eigenda. Frumvarpið miðar við að í reglugerð skv. 4. gr. verði ákvæði sem úrfærir nánar þessa kvöð.

Um 20. gr.

Hafnir sem reknar eru sem félög skv. 1. mgr. 3 tl. 8 gr.g að meiri hluta til í eigu sveitarfélaga fá heimildir til þess að reka höfnina, hafntengda atvinnuáðstöðu og hafntengda þjónustu án takmarkana. Samkeppnislög gilda um verðlagningu þessara hafna og þar með alla þá þjónustu sem þær veita, sbr. starfsheimildir.

Frumvarpið gerir ráð fyrir að starfsemi félaga skv. 1. mgr. 3 tl. 8 gr. í meirihlutaeign sveitarfélaga takmarkist við rekstur hafnarinnar, hafntengda atvinnuáðstöðu og hafntengda þjónustu. Markmið sveitarfélaga með hafnarekstri er

takmarkaðra en markmið einkaaðila. Það sjónarmið kemur fram í frumvarpinu að slíkar hafnir haldi sig við þetta hlutverk á meðan þær eru í eigu opinberra aðila. Engar takmarkanir eru á starfsheimildum hafna sem eru að minni hluta í eigu sveitarfélaga eða í eigu einkaaðila

Samkeppnislög gilda um verðlagningu hafna samkvæmt þessum kafla. Almennt séð gerir frumvarpið ráð fyrir fyrir að gjöld verði miðuð við að gjaldtakan fyrir viðkomandi þjónustu standi straum af kostnaði við hana ásamt hlutdeild í sameiginlegum rekstri hafnarinnar. Þetta sjónarmið verði haft til hliðsjónar við ákvörðun gjalda.

Um 21. gr.

Í frumvarpinu er ákvæði um að allar hafnir sem falla undir lögin, sbr. 1. gr. gangist undir móttökuskyldu á meðan rými og aðstaða leyfir. Hægt er að neita skipi um aðgang að höfn ef ekki er laust rými. Móttökuskylda í sérhæfðum höfnum eins og t.d. stóriðjuhöfnum getur ekki orðið til þess að teppa nauðsynlegan aðgang skipa sem flytja hráefni eða fullunna vöru til eða frá viðkomandi stóriðjuhöfn. Einnig er hægt að neita skipi um aðgang að höfn ef engin aðstaða er til þess að taka á móti því með vísan til reglugerðar hafnarinnar skv. 4 gr. Í henni eiga t.d. ákvæði að vera um mengunarvarnir og öryggi sem hér geta skipt máli.

Í greininni er einnig að finna ákvæði um að hafnarstjórn sé heimilt að synja skipi aðgang að höfn ef mönnum og umhverfi er talin stafa hætta af komu þess í höfn. Hér er einkum átt við tímabundna synjun svo höfn hafi svigrúm til þess að undirbúa komu þess í höfn eða grípa til nauðsynlegra varúðarráðstafana. Við eðlilegar aðstæður á tilkynning um komu skips með hættulegan farm að hafa borist höfninni með góðum fyrirvara.

Margar hafnarstjórnir hafa átt í vandræðum með skip sem liggja langtímum saman í höfn. Þau eru oft gömul, jafnvel ónýt, en taka viðlegurými frá öðrum skipum sem koma með afla eða vörur að landi. Í slíkum tilfellum verða oft vanskil á hafnagjöldum. Frumvarpið heimilar höfnum að fjarlægja slík skip ef rými hafnarinnar er takmarkað og þau farin að hamla annarri starfsemi hennar. Frumvarpið heimilar einnig höfnum að krefjast trygginga fyrir greiðslu hafnagjalda áður en tekið er við skipi þannig að þær eiga möguleika á að verjast vanskilum af hálfu eigenda skipa sem ekki eru í notkun.

Um 22. gr.

Ákvæði núgildandi hafnalaga um þáttöku ríkissjóðs í frumrannsóknnum eru látin halda sér. Frumrannsóknir þurfa ekki að leiða til hafnargerðar, þær geta verið tímafreakar og dýrar og oft er nauðsynlegt að niðurstöður þeirra liggi fyrir þegar ráðast þarf í framkvæmdir með skömmum fyrirvara. Eðlilegt er því talið að ríkið kosti frumrannsóknir á sviði hafnamála en kostnaðarþátttaka viðkomandi hafnarsjóðs hefjist ekki fyrr en með rannsóknnum, sem telja má beinan undanfara hafnarframkvæmda. Með frumrannsóknnum er m.a. átt við gerð grunnkorta af hafnarsvæðum, dýptarmælingar, jarðvegsathuganir, straumfræðirannsóknir, sjávarborðsmælingar, undirstöðurrannsóknir á sjólagi, sjávarflóðum og strandbreytingum, líkantilraunir og hagkvæmniathuganir.

Um 23. gr.

Frumvarpið gerir ráð fyrir að áfram verði unnið að hafnaáætlun með svipuðu sniði og í núgildandi lögum. Hafnaáætlun nær til hafnamannvirkja sem ríkið styrkir. Greiðsluþátttaka ríkisins er ákveðin í hafnaáætlun.

Gert er ráð fyrir að Siglingastofnun Íslands vinni tillögu að hafnaáætlun, sem hún leggur síðan fyrir ráðherra. Við undirbúning tillögugerðarinnar ber Siglingastofnun Íslands að hafa samráð og samstarf við viðkomandi hafnarstjórn, Hafnasamband sveitarfélaga og hafnaráð.

Þá gerir frumvarpið ráð fyrir að Siglingastofnun Íslands leggi til grundvallar hafnaáætlun mat á þörf fyrir framkvæmdir í einstökum höfnum, landshlutum og landinu í heild. Við mat þetta skal m.a. taka mið af hagkvæmni framkvæmdarinnar, þörf fyrir framkvæmdina og þýðingu fyrir byggðarlagið.

Nýmæli er að með frumvarpinu er gert ráð fyrir að fram komi upplýsingar um nýjar hafnir og stækkun eldri hafna óháð fjármögnun. Tilgangur þessa ákvæðis er að skapa yfirsýn í anda tilvonandi samgönguáætlunar sem ætlað er að ná yfir alla samgöngumáta. Við það er sjónum beint að forsendum og eða afleiðingum af því að byggja nýja höfn eða stækka eldri fyrir allt samgöngukerfi landsins.

Um 24. gr.

Frumvarpið gerir ráð fyrir verulegri breytingu á hlutverki ríkisins vegna framkvæmda í höfnum. Ríkissjóður mun ekki styrkja framkvæmdir í einkahöfnum eða höfnum sem reknar eru sem félög skv. 1. mgr. 3 tl. 8 gr. Ekki er heldur gert ráð fyrir að ríkið komi að framkvæmdum í stærri höfnum nema í undantekningartilvikum, sbr. a lið þessarar greinar. Í því tilfalli takmarkast aðkoma ríkisins við skjól í höfnum þar sem ekki er náttúrulegt skjól fyrir úthafsöldu. Þátttaka ríkisins í slíkum framkvæmdum takmarkast við skjólgarða sem stækka ekki höfnina og er því einkum átt við endurbyggingar á þeim mannvirkjum sem fyrir eru eða nauðsynlegar lagfæringar á þeim. Jafnframt takmarkast heimild þessi við hafnir á byggðasvæðum samkvæmt skilgreiningu Eftirlitsstofnunar EFTA (ESA).

Ríkissjóði er einnig heimilt samkvæmt frumvarpinu að taka þátt í dýpkunum í höfnum þar sem verulegrar viðhaldsdýpkunar er þörf og dýpka þarf höfnina á minnst 5 ára fresti. Framkvæmdir við dýpkun í innsiglingu þar sem reglulegrar viðhaldsdýpkunar er þörf á minnst 5 ára fresti, falla hér undir. Þátttaka ríkissjóðs takmarkast þó eingöngu við að viðhalda dýpi hafnarinnar. Ríkissjóði er leyfilegt að styrkja garða sem hafa það markmið að hefta sandburð í innsiglingar eða höfn og draga úr þörf fyrir viðhaldsdýpkunum. Frumvarpið gerir ekki ráð fyrir að ríkissjóður taki þátt í stofndýpkunum. Ekki er gert ráð fyrir að höfnin stækki við þessar ríkisstyrktu framkvæmdir og færist t.d. upp um flokk, sbr. 9. gr. Óski sveitarfélag eftir að framkvæmd verði styrkt er gert ráð fyrir á móta ferli og núverandi hafnalög kveða á um.

Gert er ráð fyrir að sérstakar ráðstafanir verði gerðar í hafnaáætlun 2001 - 2004. Í henni muni ríkissjóður taka þátt í öllum dýpkunarframkvæmdum í höfnum og innsiglingum sem miða að því að jafna aðstöðu hafna. Eftir það styrkir ríkissjóður ekki stofndýpkanir.

Það sjónarmið er gilt að erfiðar náttúrulegar aðstæður séu teygjanlegt hugtak við íslenskar aðstæður. Til eru hafnir sem búa við mjög góð náttúruleg skilyrði með tilliti til skjóls, efnisflutninga og dýpi. Nokkru lengri siglingatími er til þeirra en kannski annarrar sem er styttra frá siglingaleið en býr við mjög erfið náttúruleg skilyrði með tilliti til dýpis. Þessar hafnir gætu unnið saman. Frumvarpið telur því ekki rétt að ríkissjóður styrki mjög kostnaðarsamar stofndýpkanir með almannafé eftir að hafnaáætlun 2001 – 2004 lýkur.

Ákvæði b-liðar 24. gr. er ætlað að skilgreina aðstoð ríkisins við hafnir þar sem höfnin er lífæð byggðarlagsins. Hér er einkum átt við litlar hafnir á landsbyggðinni sem þjónusta smábáta. Aðstoðin takmarkast við hafnir með aflaverðmæti undir 400

m.kr. á ári og sveitarsjóði með tekjur undir 150 m.kr. á ári. Ekki er ætlun frumvarpsins að slá styrkir komi til hafna á samkeppnissvæðum. Frumvarpið heimilar ríkinu að fjármagna þessar framkvæmdir 90%. Ekki er gert ráð fyrir að ríkið taki þátt í kostnaði við uppfyllingar eða önnur mannvirki á hafnarsvæðinu.

Frumvarpið gerir kröfu um að hafnir sem uppfylla skilyrði fyrir aðstoð frá ríkinu fullnýti tekjustofna sína. Gert er ráð fyrir að Siglingastofnun Íslands kanni gögn með tilliti til hvort tekjustofnar séu fullnýttir miðað við hliðstæðar hafnir á landinu og metur styrkrétt í framhaldi af því. Með þessu móti er komið í veg fyrir að hafnir sem eru ríkisstyrktar séu með óeðlilega lág hafnagjöld samanborið við hafnir sem sjá alfarið um sig sjálfar og taki þannig til sín viðskipti, sem annars færu annað. Áætlaður kostnaður ríkisins samkvæmt a-lið þessar greinar er 100–120 m.kr. á ári og er þá miðað við 50 ára líftíma skjólgarða. Kostnaður samkvæmt b-lið er áætlaður um 25–30 m.kr. á ári.

Um 25. gr.

Greinin er samhljóða 1. mgr. 22 gr. núgildandi hafnalaga og þarfnast ekki skýringa.

Um 26. gr.

Frumvarpið gerir ráð fyrir að hlutverki Hafnabótasjóðs verði breytt verulega. Hætt verði að veita lán úr sjóðnum. Það er mat nefndarinnar að það hlutverk sjóðsins sé óþarft í ljósi þróunar á íslenskum lánsfjármarkaði.

Þá gerir frumvarpið ráð fyrir að hætt verði að veita styrki úr sjóðnum á móti framlagi á fjárlögum. Breytt fyrirkomulag framlags ríkisins til hafnamála skv. frumvarpi þessu gerir þetta hlutverk óþarft.

Frumvarpið gerir ráð fyrir að tjón verði áfram bætt úr sjóðnum nema að nú takmarkast tjónabætur við mannvirki sem eru styrkhæf skv. a- og b-lið 24. gr. Gert er ráð fyrir að núverandi eigur Hafnabótasjóðs renni í B-deild sjóðsins og verði varið til þess að bæta tjón. Búast má við að sjóðurinn komi til með að ganga á þessar eignir sínar. Frumvarpið gerir ráð fyrir að ríkissjóður leggi honum til fé á fjárlögum svo hann hafi nægilegt fé til ráðstöfunar til þess að bregðast við tjónum þegar þau verða. Gert er ráð fyrir að hafnarsjóðir sjái um tryggingamál sín að öðru leyti.

Frumvarpið mælir fyrir um að Hafnabótasjóður taki upp nýtt hlutverk sem verði svipað hlutverki vegasjóðs, þ.e. að fjármagna framkvæmdir á hafnaáætlun. Gert er ráð fyrir að á fjárlögum verði veitt fé til sjóðsins í samræmi við sundurliðun hafnaáætlunar. Í framhaldi af því fjármagni Hafnabótasjóður framkvæmdir á hafnaáætlun. Með þessu verður bókhald og uppgjör ríkisstyrktra hafnarframkvæmda aðskilið frá bókhaldi Siglingastofnunar Íslands. Ennfremur er nauðsynlegt að skapa svigrúm til þess að bregðast við ef einstakar framkvæmdir fara lítillaga yfir kostnaðaráætlun á meðan aðrar eru undir kostnaðaráætlun. Svigrúmið er lítið sem ekkert í núgildandi framkvæmd hafnalaga þar sem fjárveiting er sundurliðuð á einstakar hafnir og óheimilt að færa hana á milli staða nema með samþykki Alþingis. Með þessu svigrúmi nýtast fjárveitingar ríkisins betur og tefja ekki nauðsynlegar framkvæmdir.

Um 27. gr.

Samgönguráðherra fer með yfirstjórn þessa málaflokksog ríki ágreiningur um ákvarðanir á grunni þeirra eða á túlkun einstakra greina má vísa ágreiningnum til hans til úrskurðar. Undantekning er ef kærar varðar stjórnun hafnar með sjálfstjórn í eigu

sveitarfélags má skila henni til viðkomandi sveitarfélaga. Sambærilegt ákvæði gildir um hafnasamlög. Samgönguráðherra hefur þó úrskurðarvald sé enn ágreiningur.

Um 28. gr.

Þessi grein þarfnast ekki skýringar.

Um 29. gr.

Hér er sett í frumvarpið undanþáguheimild til að veita starfsheimild fyrir þjónustu sem fellur fyrir utan skilgreindar starfsheimildir fyrir viðkomandi rekstrarform sé ekki annað fært. Með því eru opnaðir möguleikar fyrir hafnir án sjálfstjórnar í eigu sveitarfélaga að reka hafntengda þjónustu og hafntengda atvinnuáðstöðu sem enginn annar í byggðarlaginu getur veitt.

Breyti höfn um rekstrarform tekur hún starfsheimildir viðkomandi rekstrarforms.

Um 30. gr.

Samkvæmt frumvarpinu geta einungis hafnir í eigu sveitarfélaga sem náð hafa tiltekinni veltu framselt reksturinn til félags skv. 1. mgr. 3 tl. 8 gr.. Þessi grein tekur af tvímæli um að sveitarfélög geta sameinað hafnarekstur sinn til þess að uppfylla þessi skilyrði.

Um 31. gr.

Þessi grein þarfnast ekki skýringa

Um 32. gr.

Í athugun.

Um 33. gr.

Frumvarpið leggur þær skyldur á herðar ráðherra að hækka gjöld í reglugerð, þ.e. gjaldskrá fyrir hafnir, í einum áfanga til 12 mánaða. Einstökum höfnum er heimilt að hækka eða lækka gjöldin allt að 20% frá viðmiðun hinnar samræmdu gjaldskrár. Markmiðið með þessu ákvæði er að tryggja höfnum grunn til þess að standa undir rekstri hafnar þegar til lengri tíma er litið. Að loknu 12 mánaða aðlögunartímabili skal afnema samræmda gjaldskrá hafna. Þak er sett á gjaldtöku einstakra hafna sem miðast við að ekki verði innheimt hærri gjöld en sem nemur kostnaði við að reka höfnina. Hér er um að ræða undanþáguákvæði frá meginreglunni um samræmda gjaldskrá og skal viðkomandi höfn sækja um heimild til þessa til samgönguráðherra. Þetta ákvæði er í samræmi við gildandi reglur um þjónustugjöld og þarf skattaheimild til þess að innheimta hærri gjöld en sem nemur kostnaði við þjónustuna.

Um afkomu hafna er fjallað í hinum almenna hluta þessarar greinargerðar. Ljóst er að hún er mjög misjöfn og líka breytileg á milli ára sérstaklega hjá fiskihöfnum. Rakið hefur verið að miklar breytinga hafa orðið í útgerð og fiskvinnslu. Sú þróun mun halda áfram og það mun óhjákvæmilega leiða til breytts hlutverks einhverra hafna. Það er eitt að grundvallaratriðum þessa frumvarps að notendur greiði allan kostnað vegna notkunar þeirra á viðkomandi höfn, nema um sé að ræða sérstakar aðstæður skv. 24. gr. Við lækkun ríkisstyrkja til hafna munu fjárfestingar þeirra minnka og verða hagkvæmari. Augljóst er þó að þessi tvö atriði þ.e. núverandi léleg afkoma sumra hafna og lækkun ríkistyrkja mun leiða til þess að gjaldtaka margra

hafna mun a.m.k. tímabundið hækka til þess að þær geti náð inn fyrir kostnaði. Sú skoðun er að lokum sett fram hér að í framtíðinni mun aukið frjálsræði hafna og sveigjanleg rekstrarfom leiða til aukinnar hagkvæmni í rekstri frá því sem nú er.

Um 34. gr.

Þessi grein þarfnast ekki skýringa.

Um 35. gr.

Frumvarpið gerir ráð fyrir að farið verði eftir ákvæðum eldri hafnalaga varðandi ríkisstyrktar framkvæmdir á gildistíma hafnaáætlunar 2001-2004. Ein af forsendum frumvarpsins er eins og áður sagði að í hafnaáætlun verði teknar fyrir framkvæmdir sem jafna stöðu hafna áður en þær verða að sjá um fjármögnun framkvæmda sinna sjálfar. Gert er ráð fyrir að hafnir geti komið slíkum framkvæmdum að við næstu endurskoðun hafnaáætlunar.

Um 36. gr.

Þessi grein þarfnast ekki skýringa.