



Oslo kommune  
**Oslo Havn KF**

**MØTEINNKALLING**  
**Havnestyre**

Møtested: Skype-møte  
Møtetid: 02.04.2020 kl. 16:00

Forfall meldes til utvalgssekretær Hans Klepsland, tlf. 482 62 056.  
E-post: hans.klepsland@oslohavn.no

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Sakspapirene ligger i Admincontrol.

Innkalling er sendt til havnestyrets medlemmer og varamedlemmer.

Havnestyresaker	Innhold	Lukket
	Protokoll fra havnestyrets møte 13.02.2020	
	Avgradering av saker	
	Rapport vedr. bruk av fullmakter	
	Habilitet	
	Havnestyresaker til behandling	
ST 11/20	Økonomiske konsekvenser av koronasituasjonen og tiltak for kunder	
ST 12/20	Gasten Havnepark – sluttrapport - <b>UTSATT</b>	
ST 13/20	Leieforhold - Siloanlegg - Sjursøya	X
ST 14/20	Arbeidsmiljø og sykefravær - status	X
ST 15/20	Oppfølging av forvaltningsrevisjon av Oslo Havn KF med vekt på økonomisk internkontroll	X
ST 16/20	Hav Eiendom AS - forberedelse til ordinær generalforsamling	X
ST 17/20	Søknad om tilskudd til tiltak som gir miljøgevinst, for 2020	
ST 18/20	Markedssituasjon 2020, trusler og utviklingsrom som grunnlag for markedsarbeid	X
	Eventuelt	

## Protokoll fra havnestyrets møte 13.02.2020

**Avgradering av saker**

**Rapport vedr. bruk av fullmakter**

**Habilitet**

## Havnestyresaker til behandling

# Oslo Havn KF

havnedirektøren

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
11/20	Havnestyre	02.04.2020

Saksbehandlende avdeling:

Finans- og organisasjonsavdelingen

Saksbehandler / stilling:

John Larsen / finans- og organisasjonsdirektør

Dato: 26.03.2020

Saksnummer: 2020/58

Arkivref: 1032/2020

**Sak: Økonomiske konsekvenser av koronasituasjonen og tiltak for kunder**

## Saken gjelder:

Det vises til Sak 10/20 «Covid 19 – mulige økonomiske ringvirkninger for Oslo Havn», hvor administrasjonen ga en presentasjon om mulige økonomiske ringvirkninger for Oslo Havn som følge av den oppståtte koronasituasjonen. Styret påpekte at det er viktig at Oslo Havn har tett dialog med eier samt at regelverket blir fulgt. Det ble nevnt at flere leietakere har likviditetsproblemer fordi driften er stengt eller svært redusert. Det skulle jobbes videre med vurdering om Oslo Havn kan og bør gi betalingsutsettelse eller betalingslettelse og dette må ses i sammenheng med tiltakspakkene som lanseres av regjeringen og Stortinget.

## Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Koronasituasjonen medfører betydelige inntektsreduksjoner og svekkelse av likviditeten også for Oslo Havn. Tiltak rettet mot kunder i en vanskelig situasjon i form av betalingsutsettelse eller betalingslettelse vil føre til ytterligere redusert kontantstrøm fra driften i kortere eller lengre perioder, og vil på sikt kunne føre til behov for kostnadsreduksjoner i driften, gi HAV et lånebehov og/eller medføre reduksjoner eller utsettelse i fremtidige investeringer i miljøtiltak og/eller investeringer for å effektivisere havnevirksomheten i Sydhavna.

## Budsjettmessige forhold:

Oslo Havn vil måtte hensynta de forventede økonomiske konsekvensene av koronasituasjonen i justert budsjett for 2020 som skal fremlegges for styret i møtet 7. mai.

## Havnedirektørens vurderinger:

HAV må sørge for til enhver tid å kunne dekke våre forpliktelser samtidig som vi tar samfunnsansvar med å forsøke å opprettholde så normalt aktivitetsnivå som mulig for driften og investeringene gjennom den vanskelige perioden vi nå er i. Det er viktig ikke å svekke Oslo Havn sin langsiktige investeringsevne for mye, slik at vi kan igangsette investeringer som aktiviserer bygg- og anleggsbransjen gjennom og etter koronasituasjonen.

Det er primært staten ved regjeringen som har ansvaret for å komme med tiltak til bedriftene som er rettet mot inntektsbortfall og likviditetsproblemer. HAV skal ta ansvar og bidra i den "nasjonale

dugnaden" men vi må sørge for at vi bidrar på rett sted og på rett måte. Se nedenfor kriterier og prinsipper for HAV kan bidra med spesifikke tiltak ovenfor våre kunder, som et supplement til de statlige tiltakene.

Regjeringen har allerede iverksatt tiltak i den første akutfasen for å bedre likviditeten i bedriftene og dempe konsekvensene av inntektsbortfall for husholdninger. Den 27. mars ble det ytterligere annonsert at regjeringen foreslår å opprette en ordning som innebærer at staten dekker en andel av de faste kostnadene, inklusiv husleiekostnader, for bedrifter som har betydelig nedgang i omsetningen som følge av virusutbruddet og smitteverntiltakene.

HAV forventer at også våre leietagere og havnekunder vil nytte godt av disse statlige tiltakene og vi forutsetter at våre kunder søker maksimal støtte under de statlige ordningene. HAV er i tett dialog på telefon og email med våre kunder på daglig basis. Vi følger aktivt opp kunder som kan ha behov for ytterligere tiltak fra HAV og sine øvrige kreditorer, utover de statlige tiltakene som nå er annonsert.

### Juridiske betraktninger

I utgangspunktet kan ikke HAV eller andre kommunale aktører gi betalingsutsettelse fordi dette er å gi lån/kreditt, noe vi ikke har lov til etter kommuneloven og kommunens økonomireglement. Oslo kommune v/NOE har likevel åpnet for at HAV og andre kommunale virksomheter har noe handlingsrom overfor kunder for å gi betalingsutsettelse. Vi må uansett tilstrebe likebehandling av kundene slik at vi ikke gir noen en uforholdsmessig konkurranse fordel.

Det har vært reist spørsmål om Oslo Havn kan gi betalingslettelse til utvalgte kunder som har mistet sitt inntektsgrunnlag pga. koronautbruddet. En betalingslettelse vil være å anse som statsstøtte i EØS-terminologi. EØS-avtalen inneholder et generelt forbud mot statsstøtte for å hindre konkurransevridning og negativ innvirkning på samhandelen i EØS. Reglene har som formål å sikre like konkurransevilkår for selskaper i hele Europe.

Det er flere unntak fra forbudet som gjør at statsstøtte kan tillates når det er nødvendig for eksempel for å opprettholde en velfungerende økonomi, for regional utvikling eller investering i forskning og utvikling, eller for å beskytte miljøet. All støtte er imidlertid underlagt kontroll og kan kun tillates hvis den oppfyller strenge krav. Støtte til den daglige driften av selskaper tillates sjelden.

Dersom Norge implementerer finansielle redningspakker hvor alle bedrifter behandles likt innen ett og samme marked, vil dette kunne gå klar av statsstøttereguleringen siden ingen bedrifter favoriseres fremfor andre. Dette er imidlertid noe annet enn støtte til enkeltbedrifter. Statsstøttebegrensningene gjelder for all type støtte fra det offentlige, enten det er fra staten, kommunen eller statlige og kommunale foretak.

Konsekvensene av å trå feil innenfor statsstøttereguleringen vil som regel være at støtte-mottakeren må tilbakebetale støtten, og da er det jo ingen hjelp. For å sørge for at statsstøtte-forbudet ikke forhindrer medlemslandene fra å gi støtte der det behøves som mest, har EU-kommisjonen nylig vedtatt et midlertidig rammeverk som åpner for økonomiske krisetiltak. Formålet med rammeverket er å sørge for at medlemslandene har muligheten til å sikre at tilstrekkelig likviditet forblir tilgjengelig for bedrifter av alle typer. Hensikten er å bevare kontinuiteten i den økonomiske aktiviteten under og etter bekjempelsen av koronautbruddet.

EFTAs overvåknings organ ESA er ventet å vedta identiske regler som Kommisjonen innen kort tid, som vil muliggjøre tilsvarende tiltak også for norske selskaper. Det er ventet at de nye tiltakene vil lette og effektivisere saksbehandlingen slik at bedriftene får tiltrengt støtte i tide, og skape forutberegnelighet med tanke på hva bedriftene kan forvente å få av bistand fra staten. Eventuelle tiltak som blir iverksatt vil trolig komme i form statlige tiltakspakker.

### Økonomiske betraktninger

HAV har per 25. mars total likviditet kr. 453 mill. HAV Eiendom har varslet at de som følge av koronasituasjonen vil ha utfordringer likviditetsmessig med å betale det planlagte utbyttet for regnskapsåret 2019 på kr. 109 mill. som var forutsatt i 2020 budsjettet. HAV har også relativt liten lånekapasitet basert på kontantstrømmen i et normalår. Vi forventer derfor nedgang i likviditeten fremover og overvåker situasjonen løpende.

HAV er selvfinansiert og genererer egne inntekter for å dekke kostnadene våre og må eventuelt gjennomføre kostnadsreduksjoner, på lik linje med alle andre virksomheter. Vi er i en ekstraordinær situasjon og det er stor usikkerheten mht. hvordan den vil påvirke HAV.

HAV har normalt inntekter på ca. kr 27,5 per mnd., hvorav

- leieinntekter (arealer, skur, kontorer) utgjør kr. 15 mill.,
- havnevederlagene utgjør kr. 11,5 mill. og
- andre inntekter utgjør kr. 1 mill. per mnd.

Basert på koronasituasjonen slik vi ser den nå og som beskrevet nedenfor, både for sjøtransporten og for leietagere, vil HAV oppleve inntektsbortfall i størrelsesorden minimum 25% i den perioden aktivitetene er på nåværende nivå. Dette tilsvarer ca. kr. 7 mill. i inntektsbortfall per måned så lenge koronasituasjonen vedvarer.

HAV vil i beste fall ha null resultat i perioden før avskrivninger, og underskudd i område kr 6-7 mill. etter avskrivninger. Varer situasjonen utover noen få uker fremover og forverres ytterligere, står vi ovenfor betydelige underskudd på driften og negativ kontantstrøm.

Våre analyser viser at det er stor risiko for tiltagende inntektsbortfall fordi situasjonen fort forverrer seg ytterligere for leietagerne og også kan redusere godstransporten. Inntekts-bortfallet for HAV kan fort komme opp i 50% per måned eller mer.

Den største risikoen for havnerelaterte kunder ligger på lavere aktivitet og følgelig er det variablene knyttet til inntekter fra vare- passasjer- og kaivederlag som er mest utsatt for å bli redusert ved lavere aktivitet samt oppsigelser av «tilleggsarealer».

De viktigste Havnekundene (omsetning mot oss på over kr. 10 mill.) står for totalt ca. kr. 145 mill. av vår årlige omsetning. Dette fordeler seg med hhv 50/50 på leieinntekter og vederlag knyttet til aktivitet/fortsatt drift. Det vurderes som relativt lav risiko for bortfall av leieinntekter fra havnekundene, men høyere risiko for bortfall av variable inntekter, særlig knyttet til inntekter fra oljehavnen, bilimporten og ved volumfall på containersiden. Når det gjelder containervolumet er bildet også usikkert da det nå meldes om fulle importlagre som følge av bortfall av konsum.

Fall i variable havnekunde inntekter er sannsynlig med bakgrunn i lavere aktivitet og forbruk av drivstoff generelt og flydrivstoff spesielt. Tilsvarende vil stengte bilfabrikker hos VW konsernet slå direkte inn i de variable inntektene fra bilimporten.

Variable vederlag fra fergene opplever også et fall og her kan det også være risiko for permanent bortfall også av inntekter fra terminalen på Vippetangen som følge av at Stena har avvirket trafikken. Hvis vi mister alle cruiseanløpene også for mai (vi har begynt å få mange kanselleringer allerede) så vil dette representere følgende:

- 5,6 mill. reduksjon inntekter fra cruise (hvis både april og mai helt kansellert)
- 3,1 mill. reduksjon i resultat

En rekke av havnekunder og leietagerne har varslet om at etterspørselen etter deres varer og tjenester er vesentlig redusert og i noen tilfeller falt helt bort, slik at de har lite eller ingen inntekter for tiden. Vi har tett dialog med våre kunder for tiden, og per 27. mars har i underkant av 30 leietagere henvendt seg til oss med ulike ønsker og forslag om betalingslettelser og henstand.

Flere av leietagerne er knyttet til restaurant/eventbransjen, servering, charterbåter og cruise har utfordringer da de er sterkt påvirket av koronakrisen direkte eller indirekte. Samtlige serveringssteder holder stengt og har permittert sine ansatte. Det er imidlertid stor forskjell i situasjonen for disse selskapene; enkelte har store utfordringer andre kan meddele at de inntil videre kan betale leie som normalt til tross for at de holder stengt.

Konsekvensene og muligheten i statens tiltakspakke er ikke enda klarlagt for den enkelte kunde, men må utnyttes før HAV bistand. Det må imidlertid påregnes betydelig inntekts-bortfall for HAV fremover da vi i beste fall kan regne med minimumsleie fra serverings-stedene. Kontorleietagere som Bekk og Snøhetta har noe nedgang i aktivitet, men vi regner med at de vil kunne innfri sine betalingsforpliktelser.

#### Tiltak for å avhjelpe kunder i vanskelig situasjon

Utover de statlige støttetiltakene, har en utleier som har leietakere med betalingsproblemer flere mulige valg for å avhjelpe sine kunder, herunder:

- betalingsutsettelse
- kreditering eller ettergivelse
- helt eller delvis leiefritak for en periode fremover i tid
- tilleggsavtaler med endrede betingelser

Det er hovedsakelig betalingsutsettelse som kan vurderes innenfor det handlingsrommet som HAV har for å avhjelpe kunder i en vanskelig situasjon (se neste side).

Det er sterke begrensninger på å gi enkeltkunder krediteringer, ettergivelse, eller helt eller delvis fritak fra leie eller havnevederlag for en periode fremover i tid. I tillegg til kravet om likebehandling, ville dette være å anse som «Tilskudd». For at tilskuddsbevilgningen kan utgjøre bagatellmessig støtte og således ikke utgjøre en ulovlig støtte, må samlet støtte over tre regnskapsår ikke overstige 200 000 € (tilsvarende 2,02 mill. NOK pr. februar 2020).

En reforhandling nå av leieavtaler nå vil utad virke som en betalingslettelse og dermed innebære statsstøtte da hensikten er jo at leietagere i så fall skal få det gunstigere i tiden fremover.

HAV setter pågående inkassosaker for kunder i bero i første omgang frem til 1. mai, og vil i samme periode ikke sende nye saker til inkasso. Vi vil imidlertid gjennomføre purringer på betalinger der kunden ikke har tatt kontakt for å søke betalingsutsettelse.

HAV kundene deles inn i følgende kategorier for vurdering av evt. betalingsutsettelse som supplement til de statlige støtteordningene:

1. Virksomheten er stengt pga myndighetskrav (f.eks. for frisører og tannleger). Da er utleier ikke i stand til å levere lokaler som avtalt, og det er utleiers risiko. Fritak for leie og bortfall av leieinntekter for HAV i perioden. Det må avklares om hvilke pålegg fra stat og kommunen som gjelder her og om HAV har kunder som kan komme inn her.
2. Virksomheten driver mer eller mindre som normalt, selv om det benyttes hjemmekontor. f.eks. kontorbrukerne i Skur 39. Dette er leietakers ansvar, og de får ingen bistand fra HAV (så langt).
3. Er virksomheten levedyktig etter krisen basert på kredittvurdering, men kommer til å streve med likviditeten en periode? I så tilfelle tar vi sikte på å hjelpe dem med betalingsutsettelse – i alle fall en periode (leietakere som f.eks. driver restauranter og publikurettede aktiviteter). Her bør vi stille krav til eiere og andre kreditorer, vurdere effekt av tiltak fra bank og myndigheter mv – se nedenfor.



4. Blir virksomheten sterkt berørt, men har solide eiere, må eierne primært ta ansvar men HAV må vurdere om vi skal bidra i en «totalpakke» med banker og andre kreditorer. Color Line kan være eksempel på kunde i denne kategorien.

Enkelte kunder kan komme i flere av kategoriene ovenfor. Søknader fra kunder i kategori 3 og 4 om betalingsutsettelse må være begrunnet og dokumentert. HAV vil i utgangspunktet basere behandling av slike søknader på kundenes søknader under statlige støtteordninger da vi forutsetter at det vil bli stilt krav under disse ordningene til dokumentasjon og begrunnelse. Dette for å kunne vurdere hver enkelt kunde sin evne til å betale leie og/ eller havnevederlag i situasjonen vi nå er inne.

HAV vil legge opp til å behandle søknader fra kunder om betalingsutsettelse på samme grunnlag som for de statlige støtteordningene forutsatt at det under disse støtte ordningene kreves relevant dokumentasjon og saksbehandling. Dette for at HAV skal gjennomføre en så effektiv saksbehandling mht. husleie overfor våre kunder som mulig, også med tanke på egen ressursbruk. Dermed legger vi opp til at:

1. våre kunder må først ha søkt staten mht. annonserte støtteordning (dekning av en andel av faste kostnader, herunder leieinntekter).
2. deres søknad til staten og/eller vedtaket vedlegges søknaden til Oslo Havn
3. ideelt sett burde pkt.2 være nok for dokumentasjon for Oslo Havn (må avklare hva som stilles av krav).

Normalt ville imidlertid HAV for behandling av søknad om betalingsutsettelse bedt om følgende:

- oppdatert likviditetsprognose for resten av 2020, inkl. når betaling av utsatt husleie/havnevederlag kan skje.
- dokumentasjon på virksomhetens gjeldssituasjon for øvrig,
- egenkapitalsituasjonen,
- mulighet for eiere av virksomheten til å bistå, skyte inn kapital etc.,
- hvilke andre tiltak som er iverksatt i forbindelse med korona situasjonen med forventet effekt inkl. de statlige tiltakspakkene,
- forventede videre tiltak som kan bli iverksatt, og
- prognoser for hvor lenge virksomheten kan holde driften på et minimumsnivå uten å måtte melde konkurs.

#### MVA problemstilling

HAV kan risikere å havne i en MVA-skvis på likviditeten ved å gi betalingsutsettelse til , dvs. hvor vi ender opp med å måtte betale MVA av leien til staten, uten å ha fått betalingen fra leietaker. I verste fall mister utleier ikke bare leieinntektene, men må i tillegg betale 25 % MVA til staten med endelig virkning. Betalingsutsettelse mv kan derfor være mer komplisert for enkelte kunder enn vi skulle ønske.

HAV vil bidra med betalingsutsettelse etter vurdering ovenfor kunder som ber om bistand, innenfor vårt juridiske handlingsrom og vår økonomi. HAV får ikke kompensert for den økonomiske effekten koronasituasjonen har for vår virksomhet. Derfor må havnekundene primært søke de statlige støtteordningene, og tilleggstiltak fra HAV må være et supplement.

#### **Havnedirektørens forslag til vedtak:**

Styret slutter seg til at Oslo Havn vurderer betalingsutsettelse iht. foreslåtte prinsipper og kriterier for kunder i en vanskelig situasjon som følge av koronasituasjonen, som supplement til de statlige støtteordningene.

Ingvar M. Mathisen  
havnedirektør

John Larsen  
finansdirektør

# Oslo Havn KF

havnedirektøren

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
17/20	Havnestyre	02.04.2020

Saksbehandlende avdeling:

Finans- og organisasjon / Økonomi og IT

Saksbehandler / stilling:

Tore Beitveit / seksjonsleder

Dato: 24.03.2020

Saksnummer: 2017/1237

Arkivref: 981/2020

**Sak: Søknad om tilskudd til tiltak som gir miljøgevinst, for 2020**

## Saken gjelder:

I Havnestyremøtet 18.01.2018 ble det besluttet å opprette en tilskuddsordning for tiltak i Oslo havn som gir en miljøgevinst. Det ble utarbeidet retningslinjer med vilkår og disse ble offentliggjort på våre hjemmesider, i sosiale medier og pr. brev til havnas kunder, samt presseoppslag i ulike medier og på kundemøtet på SALT 8. mai 2018 ved styreleder.

Søknadsfrist for 2020 var 1. mars.

Innen søknadsfristens utløp var det mottatt 2 søknader:

1. Norsteve AS, til innkjøp av 2 stk. eltrucker
2. Mikrorederiet, til elektrifisering av drivlinje og miljøvennlig behandling av skrog.

## Saken behandles i havnestyret iflg.:

Tildeling av støtte til tiltak i Oslo havn som gir miljøgevinst besluttet av havnestyret.

## Budsjettmessige forhold:

Det er satt av kr. 3.000.000 i budsjettet for 2020 til tilskudd til tiltak i Oslo havn som gir miljøgevinst. Søknader behandles samlet etter årets søknadsfrist, deretter fortløpende for nye søknader utover året så lenge det er midler igjen av det avsatte beløpet.

## Havnedirektørens vurderinger:

### Søknad fra Norsteve AS: Nye elektriske trucker

Norsteve søker støtte til kjøp av to nye elektriske trucker som skal erstatte dieseltrucker. Investeringspris per el-truck med dagens priser er ca. kr. 600.000 inkl. alle kostnader. Forventet miljøgevinst ved bruk av el-trucker og biodiesel forventes til å være tett opptil 0-utslipp.

### Evaluerings av søknaden opp mot retningslinjene:

- Norsteve er aktør i Oslo havn med drift innenfor formålet med tilskuddsordningen og innenfor den havnedrift som er definert i vedtektene til Oslo Havn.

- Forventet miljøgevinst er synliggjort.
- Tiltakene er tilfredsstillende dokumentert, men det vil kreves ytterligere dokumentasjon av faktisk innkjøp før evt. utbetaling.
- Det er ikke mottatt annen offentlig støtte siste 3 år.
- Krav til egenkapital er oppfylt.

Vi har tidligere tildelt støtte til Bring Warehousing AS for tilsvarende investeringer i el-trucker på 20 % av investeringen og av hensyn til likebehandling bør vi gi tilsvarende til Norsteve AS også, dvs. 20 % av totalt kr. 1.200.000 for to trucker, som utgjør kr. 240.000,-.

### **Søknad 2: Mikrorederiet v/Henrik Greger Leinan - Elektrifisering av drivlinje og miljøvennlig behandling av skrog**

Mikrorederiet er et Oslo-basert rederi som tilbyr fjordcruise på Oslofjorden med plattgatteren "Mika". Båten er en 25 fots Furuholmen plattgatter fra 1954 med plass til 10 gjester. Virksomheten omfatter fjordcruise hovedsakelig via Airbnb. Det søkes om støtte til å bytte ut en bensinmotor på 125 hester som bruker 700 liter bensin i året. I tillegg planlegges det klimaoptimalbehandling av båtens skrog. Samlede investeringer er kr. 324.000 kroner. Det søkes om støtte kr. 180.000 fra Oslo Havn mens resten finansieres gjennom folkefinansiering kr. 30.000 og egenkapital kr. 50.000.

#### Evaluering av søknadene opp mot retningslinjene:

Mikrorederiet har virksomhet rettet mot byens befolkning/turister og har intet kundeforhold til Oslo Havn. De bruker ikke Oslo Havns kaier og har ingen interaksjon med Oslo Havn.

Tiltaket som det er søkt om midler til å gjennomføre ligger ikke innenfor den havnedrift som er definert i vedtektene til Oslo Havn KF.

Det innstilles på at søknaden ikke innvilges.

### **Havnedirektørens forslag til vedtak:**

Norsteve AS tildeles støtte fra tilskuddsordningen for tiltak i Oslo havn som gir gevinst med kr. 240.000,-

Mikrorederiet ved Henrik Greger Leinan tildeles ikke støtte.

Ingvar M. Mathisen  
havnedirektør

John E. Larsen  
finansdirektør

**Eventuelt**