



Fremsat den 21. december 2011 af transportministeren (Henrik Dam Kristensen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om havne

(Udvidelse af forretningsmuligheder mv.)

§ 1

I lov om havne, jf. lovbekendtgørelse nr. 266 af 11. marts 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 6 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Havnearealer skal prioriteres anvendt til erhvervs-mæssige aktiviteter, der understøtter søtransport, eller til andre aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed, inden for rammerne af den valgte organisationsform. Såfremt arealerne ikke kan udlejes til disse aktiviteter, kan havnen udleje arealerne til andre formål.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

2. I § 6, stk. 3, der bliver stk. 4, ændres »stk. 2« til: »stk. 3«.

3. Efter § 6 indsættes:

»§ 6 a. En havn kan uanset organisationsform

- 1) forestå drift og anlæg af havneinfrastruktur, herunder af dækkende værker, kajer og havnebassiner,
- 2) udleje arealer og eksisterende bygninger på havnen til private virksomheder på markedsvilkår og
- 3) indgå i samarbejde med andre havne om drift og udvikling af havnens infrastruktur, bygninger og faciliteter samt om indkøb af varer og tjenesteydelser.

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

Stk. 3. Havnen kan ud over det oprindelige kapitalindskud i det i stk. 2 nævnte selskab ikke yde tilskud, lån eller stille

garanti for lån til selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld. Kommunen kan ikke yde nogen form for økonomisk støtte til et selskab, der udskilles fra en kommunal selvstyrehavn eller en havn organiseret som et helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab.«

4. § 7, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Havnen kan stille kraner, pakhuse og lignende til rådighed med henblik på at betjene skibe, stevedorer, areall ejere m.fl.«

5. § 8, stk. 2 og 3, ophæves.

6. § 9, stk. 2, 3. pkt. ophæves.

7. § 9, stk. 5–7, ophæves og i stedet indsættes:

»Stk. 5. Havnen kan stille kraner, pakhuse og lignende til rådighed med henblik på at betjene skibe, stevedorer, areall ejere m.fl.

Stk. 6. Den kommunale selvstyrehavn kan i den pågældende havn alene eller i samarbejde med andre

- 1) udføre havnerelateret operatørvirksomhed,
- 2) udføre skibsrelaterede hjælpetjenester,
- 3) udnytte overskydende kapacitet i havnens materiel til at sælge tjenester til havnens brugere,
- 4) eje og drive bygninger og anlæg, der servicerer havnens brugere og
- 5) eje og drive bølge- og vindenergianlæg samt sælge overskudsproduktion herfra.

Stk. 7. Udøvelse af de i stk. 6 nævnte aktiviteter er betinget af,

- 1) at aktiviteten ikke allerede udøves af en privat aktør i den pågældende havn, og
- 2) at der efter annoncering ikke kan identificeres private aktører, der vil udøve aktiviteten på markedsvilkår i den pågældende havn. Annoncering skal dog kun finde sted i det omfang, aktiviteten har en forventet årlig omsætning på 500.000 kr. eller derover.

Stk. 8. Der skal ved annoncering efter stk. 7, nr. 2, gives private aktører en frist på mindst 8 uger til at afgive skriftligt tilsagn om at ville udøve aktiviteten på markedsvilkår. Udøver havnen efter annoncering selv aktiviteten, skal annonceringen gentages hvert 5. år.

Stk. 9. Udøvelse af aktiviteter som nævnt i stk. 6 skal udskilles i et selvstændigt skattepligtigt selskab med begrænset ansvar, som drives på markedsvilkår og i overensstemmelse med selskabslovens bestemmelser. Havnen kan ud over det oprindelige kapitalindskud i selskabet ikke yde tilskud, lån eller stille garanti for lån til selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld. Kommunen kan ikke yde nogen form for økonomisk støtte til selskabet. Hvis selskabet i 5 på hinanden følgende år har haft et negativt driftsresultat efter renter, men før afskrivninger, skal selskabet opløses. Hvis et selskab på den baggrund er blevet opløst, kan havnen kun udøve samme aktivitet i et nyt selskab, hvis særlige forhold taler herfor.

Stk. 10. Havnen skal inden for en rimelig frist indstille aktiviteten som nævnt i stk. 6, hvis en privat aktør afgiver skriftligt tilsagn om at ville udøve aktiviteten på markedsvilkår i den pågældende havn.««

Stk. 8 – 12 bliver herefter stk. 11 – 15.

8. I § 9, stk. 10, der bliver stk. 13, ændres »stk. 12, 2. pkt.« til: »stk. 15, 2. pkt.«

9. § 9, stk. 12, der bliver stk. 15, ophæves.

Stk. 13 bliver herefter stk. 15.

10. § 9, stk. 13, der bliver stk. 16, affattes således:

»*Stk. 15.* En kommunal selvstyrehavn skal overgå til at være en kommunal havn, når den i 5 på hinanden følgende år har haft et negativt driftsresultat efter renter, men før afskrivninger. Kommunalbestyrelsen kan dog i særlige tilfælde med transportministerens godkendelse beslutte i stedet at tilføre havnen ny kapital.«

11. I § 10, stk. 1, ændres »aktieselskabsloven« til: »selskabsloven«.

12. § 10, stk. 3-5, ophæves og i stedet indsættes:

»*Stk. 3.* En havn organiseret som et helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab kan stille kraner, pakhuse og lignende til rådighed med henblik på at betjene skibe, stevedorer, areallejere m.fl. samt udføre havnerelateret operatørvirksomhed.

Stk. 4. En havn organiseret som et helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab kan i den pågældende havn alene eller i samarbejde med andre

- 1) udføre skibsrelaterede hjælpetjenester,
- 2) udnytte overskydende kapacitet i havnens materiel til at sælge tjenester til havnens brugere,
- 3) eje og drive bygninger og anlæg, der servicerer havnens brugere,
- 4) eje og drive bølge- og vindenergianlæg samt sælge overskudsproduktion herfra og
- 5) i øvrigt udøve aktiviteter, der understøtter brugen af havnen og søtransport.

Stk. 5. Udøvelse af de i stk. 4 nævnte aktiviteter er betinget af,

- 1) at aktiviteten ikke allerede udøves af en privat aktør i den pågældende havn og
- 2) at der efter annoncering ikke kan identificeres en privat aktør, der vil udøve aktiviteten på markedsvilkår i den pågældende havn. Annoncering skal dog kun finde sted i det omfang, aktiviteten har en forventet årlig omsætning på 500.000 kr. eller derover.

Stk. 6. Der skal ved annoncering efter stk. 5, nr. 2, gives private aktører en frist på mindst 8 uger til at afgive skriftligt tilsagn om at ville udøve aktiviteten på markedsvilkår. Udøver havnen efter annonceringen selv aktiviteten, skal annonceringen gentages hvert 5. år.

Stk. 7. Udøvelse af aktiviteter som nævnt i stk. 4 skal udskilles i et selvstændigt skattepligtigt selskab med begrænset ansvar, som drives på markedsvilkår og i overensstemmelse med selskabslovens bestemmelser. Havnen kan ud over det oprindelige kapitalindskud i selskabet ikke yde tilskud, lån eller stille garanti for lån til selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld. Kommunen kan ikke yde nogen form for økonomisk støtte til selskabet.

Stk. 8. Havnen skal inden for en rimelig frist indstille aktiviteten som nævnt i stk. 4, hvis en privat aktør afgiver skriftligt tilsagn om at ville udøve aktiviteten på markedsvilkår.

Stk. 9. Havnen kan med henblik på at forbedre og effektivisere havnens egen udvikling og drift samt med havnens bestyrelses forudgående godkendelse investere i udenlandske havne med op til 15 pct. af selskabets egenkapital. Investeringer i udenlandske havne skal udskilles i et selvstændigt skattepligtigt selskab med begrænset ansvar, som drives på markedsvilkår og i overensstemmelse med selskabslovens bestemmelser. Havnen kan ud over det oprindelige kapitalindskud i selskabet ikke yde tilskud, lån eller stille garanti for lån til selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld. Kommunen kan ikke yde nogen form for økonomisk støtte til selskabet.«

13. Overskriften til kapitel 5 a affattes således: »Sikring af havnefaciliteter og havne«.

14. To steder i § 14 a, stk. 1, indsættes »og havne« efter »havnefaciliteter«.

15. § 17 affattes således:

»§ 17. Klage over forvaltningen af en havn efter denne lovs bestemmelser kan indbringes for transportministeren.«

Stk. 2-4 ophæves og stk. 5 bliver herefter stk. 2.

16. § 21, stk. 2, 2. pkt., og § 22 ophæves.

§ 2

Klage over forvaltning af en havn indgivet før denne lovs ikrafttrædelse behandles i henhold til de hidtil gældende klagebestemmelser.

1. To steder i § 20 indsættes efter »og 6« efter »§ 9, stk. 5«.

2. Loven træder i kraft den 1. april 2012.

Bemærkninger til lovforslaget

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
2. *Baggrunden for lovforslaget*
3. *Redegørelse for hovedlinjerne i lovforslaget*
 - 3.1. *Grundlæggende rammer for alle havne uanset organisationsform*
 - 3.1.1. *Gældende ret*
 - 3.1.2. *Transportministeriets overvejelser*
 - 3.1.3. *Lovforslagets indhold*
 - 3.2. *Udvidede forretningsmuligheder for kommunale selvstyrehavne og aktieselskabshavne*
 - 3.2.1. *Gældende ret*
 - 3.2.2. *Transportministeriets overvejelser*
 - 3.2.3. *Lovforslagets indhold*
 - 3.3. *Overgang til anden organisationsform ved underskud*
 - 3.3.1. *Gældende ret*
 - 3.3.2. *Transportministeriets overvejelser*
 - 3.3.3. *Lovforslagets indhold*
 - 3.4. *Aktieselskabshavnens adgang til at foretage udenlandske investeringer*
 - 3.4.1. *Gældende ret*
 - 3.4.2. *Transportministeriets overvejelser*
 - 3.4.3. *Lovforslagets indhold*
 - 3.5. *Klagebestemmelser*
 - 3.5.1. *Gældende ret*
 - 3.5.2. *Transportministeriets overvejelser*
 - 3.5.3. *Lovforslagets indhold*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
5. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*
6. *Økonomiske og administrative konsekvenser for borgerne*
7. *Miljømæssige konsekvenser*
8. *Forhold til EU-retten*
9. *Høring*
10. *Sammenfattende skema*

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Regeringen ønsker at føre en havnepolitik, der så vidt muligt giver havnene og havnenes brugere de bedst mulige rammevilkår.

Regeringen har valgt at følge de anbefalinger, som et enigt Havnelovudvalg afgav i maj 2011. Lovforslaget indeholder i forlængelse heraf en række tiltag, der skal sikre, at havnene kan være aktive medspillere i forhold til at fastholde og udvikle nye aktiviteter på havnene. Det har været et tungtvæjende hensyn, at havnenes deltagelse i de nye forretningsmuligheder, som lovforslaget giver mulighed for, understøtter brugernes aktiviteter på havnen og ikke går i konkurrence med disse.

Det er på den baggrund ambitionen, at lovforslaget skal bidrage til at fremme havnenes funktion som infrastrukturknudepunkt og erhvervsområde, ligesom forslaget generelt skal bidrage til at fremme brugen af søtransport som miljøvenlig transportform.

2. Baggrunden for lovforslaget

Der har efter vedtagelsen af den nuværende havnelov løbende været fokus på havnene og muligheden for at drive og udvikle disse som effektive transportcentre, der kan betjene skibsfarten og dermed bidrage til styrkelsen af miljøvenlige transportformer. Fokus har også været på, at havnene skal fungere som vigtige infrastrukturknudepunkter, der binder forskellige transportformer sammen til helhedsorienterede transportløsninger.

Med offentliggørelsen af den tidligere regerings redegørelse »Fremtidens godstransport« i 2009 blev en række projekter igangsat, der bl.a. skulle sikre havnene bedst mulige rammebetingelser for fortsat udvikling. Som led heri blev der nedsat et Havnelovudvalg, der skulle vurdere, hvordan den nuværende havnelov har bidraget til havnesektorens udvikling siden lovens vedtagelse i 1999. Udvalget blev nedsat i efteråret 2010 med deltagelse af repræsentanter fra transportbranchen og andre grene af dansk erhvervslivs interesseorganisationer med tilknytning til havnene. Herudover udpegede transportministeren seks medlemmer af udvalget.

Havnelovudvalget, der i maj 2011 i enighed afgav sin betænkning, havde fået til opgave at vurdere, om havneloven har levet op til formålet om at styrke havnenes dynamik og konkurrencedygtighed, og komme med forslag til ændringer af havneloven, der styrker havnenes muligheder for at udvikle sig til effektive infrastrukturknudepunkter.

Udvalget har i sit arbejde fokuseret på områder, hvor der med fordel kan sættes ind med henblik på at styrke havnenes drifts- og udviklingsmuligheder til gavn for havnens brugere og transportsektoren generelt. I forhold til havneloven anbefalede udvalget følgende ændringer:

1. *Investeringer i landarealer: Havnene får mulighed for at foretage investeringer i landområder, der ikke ligger i umiddelbar nærhed af havnens eksisterende arealer (ikke-tilstødende arealer). De aktiviteter, som havnene skal kunne drive på de pågældende områder, vil være omfattet af de samme begrænsninger som følger af havnens valg af organisationsform. Sådanne investeringer i landarealer skal ske i selvstændige skattepligtige selskaber.*

2. *Forretningsmuligheder: Kommunale aktieselskabshavne gives i begrænset omfang, og hvor aktiviteter ikke håndteres af private aktører, øgede forretningsmuligheder f.eks. til investering i transportcentre under nærmere definerede vilkår.*

3. *Anvendelse af havnearealer: Brugen af havnearealer prioriteres til »aktiviteter, der forudsætter søtransport af gods, fisk, passagerer mv. eller andre aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed«. Samtidig skal havne have mulighed for at anvende havnearealer, eksempelvis moleanlæg - der ikke kan anvendes af havnens brugere til de beskrevne aktiviteter - til andre aktiviteter som f.eks. lokalisering af vindmøller og bølgeenergianlæg.*

4. *Økonomisk samarbejde mellem havne: Havnene får mulighed for økonomisk samarbejde på tværs af havnene til investeringer i - og drift af - tjenester, infrastruktur mv. inden for de rammer, som havnene i henhold til deres valg af organisationsform giver. Eksempler er indkøb og drift af havnebåde, fælles udbud af vedligeholdelsesopgaver, indkøb af edb-systemer mv.*

5. *Aflønning af bestyrelsesmedlemmer: Bestyrelsesmedlemmer bør udpeges i henhold til kompetencer, og begrænsningerne for aflønninger af bestyrelsesmedlemmer afskaffes uanset havnens organisationsform.*

6. *Internationale investeringer: A/S havne får mulighed for at indgå i økonomiske samarbejder med udenlandske havne for at styrke deres egen position. Der skal pålægges en begrænsning for havnens samlede udenlandske økonomiske aktiviteter på 10-15 pct. af havnens egenkapital.*

Udvalgets anbefalinger danner grundlag for dette ændringslovforslag.

Det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at foretage ændringer i bekendtgørelsen om vederlag til bestyrelsesmedlemmer i selvstyrehavne, jf. pkt. 5 herover. Vederlaget til bestyrelsesmedlemmer i kommunale selvstyrehavne reguleres gennem bekendtgørelse nr. 625 af 30. juni 2003 om vederlag m.v. til medlemmer af kommunale selvstyrehavnes

bestyrelser. Denne indeholder faste beløbsgrænser for, hvilke vederlag bestyrelsesmedlemmer i en selvstyrehavn kan modtage. Vederlaget afhænger i høj grad af havnens omsætning. Transportministeriet har til hensigt at foretage justeringer i bekendtgørelsen, således at Havnelovudvalgets anbefalinger imødekommes. Det skal bemærkes, at der ikke kan foretages ændringer i vederlag til medlemmer af ledende organer i andre typer af havne gennem regler udstedt med hjemmel i havneloven.

3. Redegørelse for hovedlinjerne i lovforslaget

Med lovforslaget foreslås det så vidt muligt at gennemføre udvalgets anbefalinger med henblik på at følge udvalgets anbefaling om at skabe de bedst mulige rammer for havnens udviklingsmuligheder til gavn for havnenes brugere.

Transportministeriet vurderer, at der i forlængelse af udvalgets anbefalinger med fordel kan foretages visse ændringer, der ikke direkte følger af betænkningen, men som vil være hensigtsmæssige af hensyn til at opnå det ønskede formål.

I det følgende gennemgås de væsentlige ændringsforslag efter tema. Der er herudover foreslået en række mindre ændringer af loven af primær teknisk karakter.

3.1 Grundlæggende rammer for alle havne uanset organisationsform

3.1.1 Gældende ret

Efter gældende regler er en havns mulige driftsområder bestemt af havnens valg af organisationsform. Jo mere konkurrenceorienteret en organisationsform havnen har valgt, jo større forretningsmæssige frihedsgrader har havnen. Der er således forskellige driftsområder for de forskellige typer af havne.

Kommunale havne kan i dag alene varetage infrastruktur- eller opgaver som led i kommunens almindelige opgavevaretagelse, primært som offentligt anlæg og service til brug for borgernes aktiviteter, herunder færger og godstrafik i mindre omfang, fiskeri samt fritidsaktiviteter med tilknytning til havne.

Det forudsættes, at der opkræves takster for havnens ydelser. Kravet om, at indtægterne mindst skal dække udgifterne, gælder ikke for kommunale havne. Havnen indgår som en integreret del af kommunens økonomi, hvilket indebærer, at kommunen kan afholde udgifter til havnens drift og anlæg. Organisationsformen anvendes hovedsageligt af havne, som ikke er i en egentlig konkurrencesituation i forhold til at tiltrække gods fra andre havne.

Statshavne kan drive virksomhed som kommunale havne. Herudover kan de stille kraner, pakhuse og lignende til rådighed med henblik på at betjene skibe, stevedorer, areallejere m.fl.

Transportministeren kan beslutte, at en statshavn skal overdrages til en kommune eller omdannes til et aktieselskab.

For selvstyrehavne og kommunale aktieselskabshavnes driftsområder i henhold til gældende ret henvises til afsnittet nedenfor om disse havnes udvidede forretningsmuligheder.

Privatretligt organiserede havne er ikke underlagt begrænsninger i deres driftsområde i medfør af havnelovens bestemmelser.

Den nuværende havnelov giver ikke mulighed for at drive arealer, der ikke støder op til havnens eksisterende arealer.

3.1.2 Transportministeriets overvejelser

Det følger af Havnelovudvalgets betænkning, at den nuværende model, hvor havnens forretningsområder afhænger af den valgte organisationsform, har fungeret godt og påtænkes bevaret fremadrettet. Det skal derfor med de foreslåede ændringer sikres, at det fortsat er attraktivt at vælge den organisationsform, der giver havnene de bedste muligheder for at servicere havnenes brugere.

I henhold til udvalgets anbefalinger skal havnearealer prioriteres til aktiviteter, der understøtter søtransport, eller til andre aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed. Havnelovudvalget anbefaler endvidere, at havnene gives bedre muligheder for at indgå i økonomiske samarbejder om investeringer i – og drift af – tjenester, infrastruktur mv.

3.1.3 Lovforslagets indhold

Der foreslås indsat en bestemmelse, der fastlægger de grundlæggende rammer for, hvilken type virksomhed en havn kan drive uanset organisationsform. Der er med forslaget ikke tale om en ændring i den nuværende struktur, hvor en havns driftsområder er opdelt alt efter hvilken organisation, havnen har, men om at skabe ens grundbetingelser for alle havne.

I lovforslaget er Havnelovudvalgets anbefaling om at give havnene bedre mulighed for at indgå i økonomiske samarbejder om investeringer i – og drift af – tjenester, infrastruktur mv. desuden indarbejdet. Dette vurderes at styrke havnenes økonomi, hvilket også vil komme havnenes brugere til gode.

Det fremgår af forslaget, at havnearealer skal prioriteres anvendt til erhvervmæssige aktiviteter, der understøtter søtransport.

Hvor en havn ikke har tilstrækkelig plads på sine arealer til at servicere havnens brugere samt udføre aktiviteter, foreslås det at åbne for, at havnen kan erhverve og drive arealer, der ikke ligger i umiddelbar tilknytning til de eksisterende havnearealer. Erhvervelsen af arealer samt aktiviteter herpå skal udskilles i et selvstændigt skattepligtigt selskab, der drives på markedsvilkår.

Tilladelser givet i henhold til tidligere lovgivning forbliver i kraft også efter lovforslagets ikrafttræden.

3.2. Udvidede forretningsmuligheder for kommunale selvstyrehavne og aktieselskabshavne

3.2.1. Gældende ret

Kommunale selvstyrehavne kan drive virksomhed som kommunale havne. Herudover kan de stille kraner, pakhuse og lignende til rådighed med henblik på at betjene skibe, stevedorer, areallejere m.fl. Som det følger af den gældende havnelov, kan havnene opkræve betaling for de ydelser, som stilles til rådighed for havnens brugere.

Kommunale selvstyrehavne kan som hovedregel ikke udføre operatørvirksomhed som f.eks. stevedore- og terminaloperatørvirksomhed. Men havnen kan have fordel af at indgå forretningsmæssige aftaler, inklusive langtidskontrakter med stevedorer, skibsmæglere og andre operatører, med flere af havnens virksomheder.

Kommunale selvstyrehavne kan ansøge transportministeren om i særlige tilfælde at kunne forestå havnerelateret operatørvirksomhed, herunder transportcenteraktiviteter og stevedorevirksomhed. I forbindelse med ansøgning herom skal havnen kunne sandsynliggøre, at havnerelateret operatørvirksomhed, herunder særligt stevedorevirksomhed, ikke fungerer tilfredsstillende i privat regi, og at havnen har forsøgt at tiltrække private aktører for at indgå forretningsmæssige aftaler med disse. Alene i tilfælde, hvor havnen kan sandsynliggøre dette, kan en tilladelse påregnes. Det forudsættes, at aktiviteten i givet fald bliver underlagt en selvstændig regnskabs- eller opgørelsespligt, så krydssubsidiering undgås, og der skabes gennemsigtighed for brugerne.

Den helt eller delvist ejede kommunale aktieselskabshavn kan, udover at forestå opgaver som en kommunal selvstyrehavn, udføre al havne- og havnerelateret virksomhed, herunder transportcenteraktiviteter og stevedorevirksomhed, både som infrastrukturudbydere og som udlejer af arealer og ejendomme og, om forretningsmæssigt fordelagtigt, også som operatør af disse arealer og ejendomme.

Den nuværende havnelov giver ikke kommuner adgang til gennem et havneaktieselskab at drive almindelig erhvervsvirksomhed. Ønsker et kommunalt havneaktieselskab derfor direkte eller indirekte, f.eks. via et datterselskab, at gå ud over det havnerelaterede forretningsområde, skal kommunen afhænde hele sin aktiekapital.

3.2.2. Transportministeriets overvejelser

Havnelovudvalget har i betænkningen, af hensyn til at opnå størst mulige fordele for havnene og deres brugere, peget på, at kommunale aktieselskabshavne kan få udvidet deres forretningsområder, når dette understøtter brugen af havnen og søtransport, og såfremt der ikke er private virksomheder, der kan varetage en given opgave. Udvalget anbefaler, at havnen udskiller varetagelsen af sådanne opgaver i særskilte skattepligtige selskaber. Det er ydermere anbefalet i betænkningen, at mulighederne for at udvide forretningsområderne for havne med en anden organisationsform skal undersøges i forhold til blandt andet de konkurrenceretlige regler.

Mulighederne for at udvide havnenes forretningsområderne er drøftet med de relevante myndigheder i forbindelse med det lovforberedende arbejde.

På den baggrund udvides forretningsmulighederne med forslaget for de helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne i henhold til Havnelovudvalgets betænkning.

For de kommunale selvstyrehavne er der med forslaget givet et begrænset omfang af udvidede forretningsmuligheder, der er afgrænset i forhold til de forretningsmuligheder, som gives til de helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne. Det er således fortsat ønsket at bevare en forskel mellem de forretningsmuligheder, som kommunale selvstyrehavne og kommunale aktieselskabshavne kan varetage og således også bevare incitamentet til, at en kommunal selvstyrehavn skal overgå til aktieselskabsform, hvis den ønsker at udøve samtlige de forretningsmuligheder, som Havnelovudvalget har anbefalet.

Transportministeriet har lagt vægt på, at driften af de nye aktiviteter, som de kommunale selvstyrehavne og kommunale aktieselskabshavne kan drive, skal ske på en sådan måde, at det ikke fører til konkurrenceforvridning i forhold til private aktører.

3.2.3. Lovforslagets indhold

Kommunale selvstyrehavne og helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne forpligtiges med forslaget til at udskille udøvelsen af de udvidede forretningsmuligheder i et selvstændigt skattepligtigt selskab med begrænset ansvar, der stiftes og drives i overensstemmelse med selskabslovens bestemmelser. Af konkurrencemæssige hensyn er det anført, at selskabet skal drives på markedsvilkår, hvilket betyder, at selskabet skal indregne alle omkostninger, samt en passende ramme til overhead, herunder en rimelig forrentning af den indskudte kapital, ved udregning af priserne for selskabets tjenester.

Kommunerne afskæres fra at kunne yde nogen form for økonomisk støtte til selskaberne. Havnen, hvorfra selskabet udskilles, kan udover det oprindelige kapitalindskud, ikke yder tilskud, lån eller stille garanti for lån optaget af selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld.

Kommunale havne, der drives som en del af den kommunale administration og økonomi, kan af konkurrencehensyn ikke gives de samme forretningsmæssige muligheder.

Det foreslås for så vidt angår de udvidede forretningsmuligheder, at kommunale selvstyrehavne og kommunale aktieselskabshavne underlægges en annonceringspligt for aktiviteter med en forventet årlig omsætning på 500.000 kr. eller derover, hvilket også følger af Havnelovudvalgets betænkning. Ønsker havnen at varetage en aktivitet med en forventet årlig omsætning på 500.000 kr. eller derover, skal havnen annoncere efter private virksomheder, der kunne have interesse i at drive aktiviteten på markedsvilkår i den pågældende havn. Dette sikrer ligeledes, at private aktører får mulighed for at opnå kendskab til havnens behov og varetage opgaven.

Det foreslås desuden, at private aktører har fortrinsret til at udøve alle de udvidede forretningsmuligheder både over og under annonceringspligtens grænse på 500.000 kr.

3.3. Overgang til anden organisationsform ved underskud

3.3.1. Gældende ret

Hvis en kommunal selvstyrehavn har kørt med underskud i en periode på 3 år, skal den overgå til at være en kommunal havn.

3.3.2. Transportministeriets overvejelser

Kravet om, at en kommunal selvstyrehavn skal overgå til at være en kommunal havn efter 3 år med underskud, kan i visse tilfælde gøre det vanskeligt for selvstyrehavne at foretage hensigtsmæssige investeringer i f.eks. nye infrastrukturanlæg, idet investeringer i sådanne anlæg kan influere på havnens regnskab i en længere årrække.

Det kan imidlertid ud fra en investeringsprofil være økonomisk berettiget at køre med underskud i en længere periode, såfremt det sker på baggrund af investeringer, der på længere sigt forventes at styrke havnens omsætning og økonomi. Omvendt kan der ud fra konkurrencemæssige forhold argumenteres for, at der fortsat skal være en begrænsning for, hvor længe en kommunal selvstyrehavn kan drives med underskud. Det er derfor foreslået, at den tilladelige underskudsperiode for kommunale selvstyrehavne skal udvides fra 3 til 5 år, så der fremover levnes plads til mere langsigtede investeringer.

3.3.3. Lovforslagets indhold

Det foreslås, at en kommunal selvstyrehavn først skal overgå til at være en kommunal havn, hvis den hvert år i 5 på hinanden følgende år har givet underskud.

3.4. Aktieselskabshavnes adgang til at foretage udenlandske investeringer

3.4.1. Gældende ret

Ifølge den nuværende havnelov kan en kommunal aktieselskabshavn drive havnevirksomhed som kommunal selvstyrehavn. Dette defineres nærmere som drift af havneinfrastruktur, dækkende værker, kajer og havnebassiner og tilstødende landarealer. Havnen kan desuden stiller kraner, pakhuse o. lign. til rådighed med henblik på at betjene havnens brugere. Havnen kan herudover udføre havnerelateret operativ virksomhed.

3.4.2. Transportministeriets overvejelser

Det følger af Havnelovudvalgets betænkning, at kommunale aktieselskabshavne bør have mulighed for at investere i udenlandske havne med investeringer, der maksimalt udgør 10 – 15 pct. af havnens egenkapital. Grænsen herfor er i lovforslaget sat til maksimalt 15 pct. af havnens egenkapital, hvilket er et niveau, der vurderes at give havnen reelle muligheder for at foretage investeringer under behørig hensyn-

tagen til, at investeringen ikke skal udgøre for stor en del af havnens samlede økonomi, såfremt investeringen skulle fortabes.

3.4.3. Lovforslagets indhold

De helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne bemyndiges til at investere i udenlandske havne med maksimalt 15 pct. af havnens egenkapital. For at kunne investere i udenlandske havne er det et krav, at investeringen medvirker til at forbedre og effektivisere havnens egen udvikling og drift.

3.5. Klagebestemmelser

3.5.1. Gældende ret

Klage over tildeling af anløbsplads i havne, som har modtagepligt, behandles af Havneklagenævnet. Nævnet består af medlemmer, der har forskellige faglige kompetencer i forbindelse med havnedrift eller søfart. Nævnets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Klageadgangen i havneloven er herudover opdelt efter, hvilken organisationsform havnen bliver drevet i. Klage over forvaltningen af en statshavn indgives til transportministeren, mens klage over forvaltning af en kommunal havn eller en kommunal selvstyrehavn indgives til kommunalbestyrelsen. Kommunalbestyrelsens afgørelse kan herefter indbringes for transportministeren ved Kystdirektoratet.

Klage over forvaltningen af en kommunal havn eller en kommunal selvstyrehavn er ikke underlagt nogen begrænsninger. Det påhviler således kommunalbestyrelsen at påse, at havnebestyrelsen og havnens daglige ledelse overholder lovgivningen.

Adgangen til at indbringe kommunalbestyrelsens afgørelser i henhold til havneloven angår både klage over kommunalbestyrelsens afgørelser på baggrund af klager og andre beslutninger om f.eks. salg af havnearealer vedrørende en kommunal havn eller en kommunal selvstyrehavns forhold. Andre klager vedrørende lovligheden af en kommunalbestyrelsens afgørelser om havnens forhold kan indbringes for en eventuel særlig klagemyndighed eller for det almindelige kommunale tilsyn.

Klager over en kommunalt ejet aktieselskabshavn eller en privatretligt organiseret havns overholdelse af denne lov kan ligeledes indbringes for transportministeren.

Spørgsmål vedrørende takstfastsættelse i en havn kan ikke indbringes for transportministeren, men hører efter de almindelige konkurrenceretlige regler under Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

3.5.2. Transportministeriets overvejelser

Der vurderes ikke at være særlige forhold, der begrundes, at der skal være forskellige klageregler afhængig af havnens organisationsform. Det foreslås derfor at forenkle klageadgangen således, at alle klager efter havneloven skal indgives til transportministeren. Det er hensigten, at klagebehandling i lighed med den nuværende retstilstand delegeres til Kystdi-

rektoratet. Det bemærkes, at en havns dispositioner kan påklages til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, såfremt havnens dispositioner opfattes som konkurrenceforvridende.

3.5.3. Lovforslagets indhold

Der foretages en forenkling af klageadgangen, således at klager over kommunale havnes og kommunale selvstyrehavnes dispositioner skal indgives til transportministeren.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget vil generelt bidrage til at øge indtægtsgrundlaget i de kommunalt ejede havne.

Forslaget indeholder en mindre ændring i klageadgangen, som vil lette den offentlige administration for så vidt angår klagesagsbehandling.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget vurderes at styrke havnenes effektivitet og understøtter havnenes muligheder for at sikre en optimal service af havnenes brugere. En bedre udnyttelse af erhvervs-havnene som transportcentre og dermed som infrastrukturknudepunkter vil overordnet være til gavn for transporterhvervene. I dag går ca. 2/3 af den danske udenrigshandel via en havn. Forslaget giver grundlag for, at havnene fortsat kan spille en hovedrolle i forhold til import og eksport af varer. På længere sigt kan en forøget transport via havnene være med til at lette presset på den landbaserede infrastruktur. Forslaget kan således være med til at øge mobiliteten i samfundet og også på denne måde understøtte erhvervslivets indtjeningsmuligheder.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for borgerne.

7. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har til hensigt at sikre bedre rammer for udvikling af havnene som effektive infrastrukturknudepunkter. Ved effektivisering og forbedring af vilkårene for havnesektoren er målet bl.a. at fremme og styrke søtransporten som en miljøvenlig transportform, ligesom fokus på havnene som transportcentre kan bidrage til at sikre effektive og vel fungerende transportkorridorer, som også understøtter en effektivisering af landtransporten.

Dette vurderes samlet at have en positiv miljømæssig effekt, som dog ikke kan kvantificeres nærmere.

8. Forhold til EU-retten

Flere EU-direktiver er implementeret igennem bekendtgørelser med hjemmel i havneloven. Det gælder bl.a. bekendtgørelse nr. 896 af 9/7/2010 om sikring af havne, der implementerer direktiv 2005/65/EF. Bekendtgørelse nr. 895 om sikring af havnefaciliteter, der også har hjemmel i havnelo-

ven, supplerer EU-forordning 725/2004/EF. De to EU-regelsæt udgør tilsammen EU's tiltag for maritim sikring.

Havnelovens § 1 a indeholder en generel hjemmel til gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold, der er omfattet af havneloven. Kap. 5 a indeholder en hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om sikring af havnefaciliteter. Da EU's lovgivning om maritim sikring siden indsættelsen af kap. 5 a i havneloven er blevet udvidet til at omfatte havne, foreslås det at ændre kapitlet, så det fuldt harmonerer med EU's lovgivning og begreberne heri.

Forslaget om annoncering af opgaver, som havnen selv ønsker at påtage sig, skal i henhold til gældende lovgivning holdes inden for rammene af EU's udbudsregler, hvis disse finder anvendelse. Der er på dette område ikke tale om, at lovforslaget indeholder en ny retstilstand.

9. Høring

Lovforslaget har været sendt i høring hos:

Danmarks Rederiforening, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), DI Transport, Fælles Fagligt Forbund 3F, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danmarks Skibsmæglerforening, Landbrug og Fødevarer, Datatilsynet, Færøernes

Landsstyre, Grønlands Selvstyre, Danske Regioner, Trafikselskaberne i Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT), Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk ErhvervsFremme (Tidl. Danske Erhvervscheferes fællesråd), Dansk Handel og Service (DHS), Dansk Kollektiv Trafik (DKT), Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik, Håndværksrådet, Jernbanernes Arbejdsgiverforening (JA), Landbrugsrådet, Ledernes Hovedorganisation, Sammenslutning af Landbrugets Arbejdsgiverforeninger (SALA), Akademikernes Centralorganisation (AC), Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Dansk Metalarbejderforbund, Forbundet af Offentligt Ansatte, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd (FTF), Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund, Landsorganisationen i Danmark (LO), Statstjenestemændenes Central Organisation, Teknisk Landsforbund, Centralorganisationernes FællesUdvalg (CFU), Kommunale tjenestemænd og overenskomstansatte (KTO), Rådet for Større Færdselssikkerhed, Statsansattes kartel, Stats- og Kommunalt Ansattes Forhandlingsfællesskab, Sundhedskartellet, Energiklagenævnet, Energitilsynet, Forbrugerrådet, Friluftsrådet, Landdistrikternes Fællesråd, NOAH-Trafik, Sammenslutning af Danske Småøer og Danmarks Naturfredningsforening.

10 Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/ merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Forslaget vil generelt bidrage til at øge indtægtsgrundlaget i havnene.	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Lettelser for kommunalbestyrelsen og Kystdirektoratet i forbindelse med behandling af klagesager.	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Effektivisering af transportkæden og dermed øgede indtjeningsmuligheder for erhvervslivet.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Effektivisering af havnenes funktion som transportcentre til fremme af miljøvenlige transportformer.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Ingen nye EU-retlige aspekter i forhold til gældende lovgivning.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

Der foreslås med § 6, stk. 2, en bestemmelse om, at en havns ledelse skal prioritere havnearealer anvendt til erhvervmæssige aktiviteter, der understøtter søtransport af gods, fisk, passagerer m.v. eller andre aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed. Det forudsættes således, at

havnearealerne prioriteres anvendt til erhvervmæssige formål med relation til havnedrift. I prioriteringen bør havnen så vidt muligt finde lejere, der på markedsvilkår kan anvende havnearealerne til de beskrevne formål, eller selv anvende arealerne til de driftsområder, som den enkelte havn er bemyndiget til at varetage i henhold til havnens valg af organisationsform.

Den foreslåede bestemmelse udelukker dog ikke, at havnen kan udleje arealer til andre formål. Det foreslås således, at såfremt arealerne ikke kan udlejes til aktiviteter, der for-

udsætter havnenær beliggenhed, kan arealerne udlejes til andre formål med det formål at give havnen lejeindtægter. Det er således muligt for havnen at udleje arealer eller bygninger til andet end snævert havnerelaterede formål, så længe disse ikke er efterspurgt til aktiviteter, der forudsætter søtransport af gods, fisk, passagerer m.v. eller andre aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed. En sådan udlejningsaktivitet kan medføre, at lejeindtægterne herfra ikke er omfattet af den generelle skattefritagelse for havneaktiviteter. Arealer, der udlejes til andre formål end havnerelaterede, vil som udgangspunkt ikke være undtaget for ejendomsvurdering i henhold til vurderingslovens § 7, stk. 5. Det skyldes, at denne undtagelse alene gælder for havnearealer til benyttelse af almenheden og arealer og bygninger, der direkte tjener eller er bestemt til at tjene, trafikens formål.

Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke på, at havnen kan vælge at frasælge arealer med henblik på at anvende midlerne herfra til havnerelaterede investeringer. Det kan således være formålstjenstligt for havnen og havnens brugere, at havnen kan sælge arealer, der af forskellige årsager ikke længere kan tjene til havnerelaterede formål og bruge midlerne herfra til at udvikle moderne og mere effektive havnearealer.

Bestemmelsen ændrer ligeledes ikke på havnelovens forhold til den kommunale planlægning. Som hidtil foregår afgrænsningen af havnearealer i den kommunale planlægning, der reguleres efter planloven. Således skal anvendelse af havnearealer i lighed med den nuværende retstilstand være i overensstemmelse med anvendelsesbestemmelserne i den kommunale planlægning, ligesom planloven generelt sætter rammerne for, hvordan arealerne i og omkring havne kan planlægges og udvikles af de kommunale planlægningsmyndigheder.

Det er ikke formålet, at havnenes forretningsmuligheder ændres med indsættelsen af det nye stk. 2. Havnenes driftsområder vil fortsat være afhængige af den valgte organisationsform.

Til nr. 3

I den gældende havnelov er de enkelte havnes driftsområder knyttet til havnenes organisationsform. Denne struktur bevares med dette lovforslag, men som noget nyt foreslås en bestemmelse, der fastsætter de grundlæggende rammer for, hvilken type virksomhed en havn kan drive uanset organisationsform.

Forslaget til § 6 a, stk. 1, nr. 1, svarer til den nuværende retstilstand. Havnene har hidtil, uanset organisationsform, udført isbrydning i havnen og umiddelbart ind til havnen med henblik på at holde havnen åben for besejling året rundt. Det er ikke hensigten med forslaget at ændre på havnenes mulighed for at løfte denne opgave. Isbrydning anses således for at være en del af havnenes almindelige opgave med drift af havneinfrastruktur, og opgaven er således omfattet af denne bestemmelse.

Det foreslås i stk. 1, nr. 2, at havne får generel adgang til at udleje arealer og eksisterende bygninger på havnen til pri-

vate virksomheder. Bestemmelsen har til formål at sikre, at eventuel overskydende, eksisterende kapacitet kan udlejes, således at eksisterende bygninger ikke skal stå tomme og uudlejede. Dette vil være til gavn for både havnen og havnens brugere. Bestemmelsen åbner ikke for, at havnen kan deltage i nyopførelse af byggeri til udlejning.

I forhold til forslaget til stk. 1, nr. 3, bemærkes det, at havnene efter de gældende regler har begrænsede muligheder for at indgå i samarbejde med andre havne. Dette medfører, at det kan være forbundet med udfordringer for visse havne at foretage de nødvendige investeringer i IT-systemer eller lignende. Disse systemer kan være affødt af lovkrav på andre områder, eller de kan være med til at give havnen mulighed for at optimere sin drift.

Forslaget til stk. 1, nr. 3 åbner derfor for, at flere havne kan gå sammen om at drive aktiviteter i de pågældende havne, der understøtter driften og udviklingen af havnenes infrastruktur, bygninger og faciliteter, samt samarbejde om indkøb af varer og tjenesteydelser. Bestemmelsen giver således mulighed for at foretage fælles investeringer i - og drift af - IT-systemer, havnebåde, oprensningsopgaver, isbrydning m.v. Et andet område, hvor bestemmelsen vil kunne finde anvendelse, er samarbejde om maritim sikring. Det vil fremover være muligt for flere havne at indgå i et samarbejde omkring dele af dette arbejde, f.eks. i forbindelse med tekniske løsninger med overvågning eller lignende. Det forventes samtidig, at ændringen vil skabe mere købekraftige enheder, hvilket vil være både til gavn for de enkelte havne og konkurrencesituationen generelt.

Bestemmelsen åbner derimod ikke op for, at havne kan gå sammen om at tilbyde tjenester til andre og derved gå i konkurrence med private aktører om at udføre en given aktivitet.

Vedrørende forslaget til § 6 a, stk. 2, bemærkes det, at alle havne efter de gældende regler kun kan drive virksomhed på havnen eller dennes tilstødende landarealer. Tilstødende landarealer skal forstås ganske snævert, således at havnen kun kan drive sin virksomhed på havneområdet eller umiddelbart op til dette. Havnen kan i henhold til den nuværende lovgivning uanset organisationsform ikke drive virksomhed på arealer, der ikke ligger på havnen eller på tilstødende arealer.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 giver mulighed for, at en havn kan drive havnedrift også uden for havneområdet. Bestemmelsen ændrer ikke på hvilke driftsområder, havnen kan varetage. Bestemmelsen giver derimod mulighed for, at havne, der ikke længere kan skaffe de fornødne arealer til havnens fortsatte drift og udvikling i umiddelbar tilknytning til havnens eksisterende arealer, f.eks. på grund af bynær beliggenhed, kan placere dele af sin virksomhed på arealer, der ikke ligger i umiddelbar tilknytning til havnens eksisterende arealer.

Dette vil typisk være aktuelt for aktiviteter, der ikke umiddelbart er betinget af kajnær placering, såsom oplagring af gods forud for udskibning. Bestemmelsen åbner ikke for investering i arealer uden for Danmark. Det forudsættes, at

arealerne befinder sig inden for en relativ begrænset afstand til havnen, således at disse vil indgå som en naturlig forlængelse af havnens virksomhed til gavn for havnens brugere. Aktiviteter på disse arealer skal således som udgangspunkt vedrøre gods, der enten skal lastes i eller losses fra den pågældende havn.

De foreslåede ændringer i havneloven skal samtidig bane vejen for, at havnearealer prioriteres til aktiviteter, der understøtter søtransport, eller til andre aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed. Det er således ikke formålet med denne bestemmelse, at havnen skal lade eksisterende havnearealer erstatte med arealer, der ikke ligger umiddelbart op til havnens eksisterende arealer. Der henvises til bemærkningerne til nr. 2 for så vidt angår ejendomsvurdering af disse arealer.

Af konkurrencemæssige hensyn skal erhvervelsen og driften af arealer, der ikke støder op til havnens eksisterende arealer, samt udøvelse af havnens aktiviteter på disse arealer, udskilles i et selvstændigt, skattepligtigt selskab med begrænset ansvar, så krydssubsidiering undgås, og der skabes gennemsigtighed for brugerne.

Ved krydssubsidiering forstås, at der ikke må ske overførsel af midler fra havnen til det pågældende selskab på en sådan måde, at selskabet opnår en utilsigtet konkurrencefordel i forhold til andre aktører.

Selskabet skal drives på markedsvilkår, hvilket betyder, at alle relevante omkostninger (faste og variable), samt et passende overhead, herunder en rimelig forrentning af den indskudte kapital, skal indregnes ved fastlæggelsen af priser, som selskabet modtager for tjenesterne.

I forhold til de kommunale selvstyrehavne og helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne kan kommunen ikke yde nogen form for økonomisk støtte til de selskaber, som udskilles i henhold til § 6 a, stk. 2. Dermed kan kommunen ikke yde tilskud, lån eller stille garanti for lån optaget af selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld. Havnen, hvorfra selskabet udskilles, kan ud over det oprindelige kapitalindskud i selskabet ligeledes ikke yde tilskud, lån eller stille garanti for lån til selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld.

De kommunale havne og statshavne drives som en del af den offentlige administration. For havne der drives under de to organisationsformer gælder det derfor, at havnen er lig med ejeren. I de tilfælde kan havnen kun indskyde startkapital i selskabet og dermed ikke yde tilskud, lån eller stille garanti for lån til selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld.

Selskabet skal stiftes og drives i overensstemmelse med selskabslovens bestemmelser. Selskabsloven giver i dag mulighed for at drive et sådant selskab som enten et aktieselskab, anpartsselskab eller partnerselskab. For så vidt angår ledelse af selskabet henvises der til selskabslovens bestemmelser om ledelsens rettigheder og pligter, herunder selskabslovens kapitel 7 om selskabets ledelse m.v., reglerne om erstatning i kapitel 22, reglerne om straffebestemmelse i kapitel 23 m.v.

Det indebærer bl.a., at selskabets ledelse uanset den konkrete organisationsform vil være underkastet de almindelige regler for udøvelse af deres virke, herunder selskabslovens regler om tavshedspligt, fortrolighed ved håndtering af oplysninger om selskabets virke m.v., jf. §§ 131-132.

Ledende personer i disse selskaber må ikke handle i strid med de almindelige konkurrenceretlige hensyn. Såfremt en kommune beslutter at udpege repræsentanter for kommunen til at sidde i bestyrelsen for et sådant selskab, skal de af kommunen udpegede bestyrelsesmedlemmer være opmærksomme på, om medlemmet i en konkret sag er inhabil. Et medlem kan komme ud for at måtte vige på grund af en interessekonflikt. Det kan f.eks. være, hvis et bestyrelsesmedlem sælger sin egen, ægtefælles eller sin virksomhed/ejendom til selskabet.

De kommunale bestyrelsesmedlemmer, som tillige er medlemmer af kommunalbestyrelsen eller som er ansatte i kommunen, skal særligt være opmærksomme på sager, som på et kommercielt grundlag involverer selskabet i forhold til kommunen. Bestyrelsesmedlemmer må antages at være inhabile f.eks. i sager, der indebærer en forhandling mellem det pågældende selskab og kommunen om f.eks. køb eller salg af en byggegrund på et privat retligt grundlag.

Det bemærkes i øvrigt, at § 6 a ikke ændrer på havnelovens forhold til den kommunale planlægning i medfør af lov om planlægning, jf. også bemærkningerne til nr. 2.

Til nr. 4

Som anført under bemærkninger til nr. 3 er havnens mulige driftsområder efter de nuværende regler delt efter, hvilken organisationsform havnen har valgt. Det er ikke hensigten at ændre herpå. Den foreslåede ændring til § 7, stk. 3, er en konsekvens af indførelsen af bestemmelsen i § 6 a. Statshavnene kan på den baggrund fortsat forestå anlæg af drift af havne og infrastruktur, herunder dækkende værker, kajer og havnebassiner og kan yderligere stille kraner, pakhuse og lignende til rådighed med henblik på at betjene skibe, stedvedore, arealejere m.fl.

Til nr. 5

Som anført under bemærkninger til nr. 3 er havnens mulige driftsområder efter de nuværende regler delt efter, hvilken organisationsform havnen har valgt. Det er ikke hensigten at ændre herpå. Den foreslåede ophævelse af § 8, stk. 2, er en konsekvens af indførelsen af bestemmelsen i § 6 a.

Den nuværende havnelov indeholder begrænsninger i, hvornår kommunalbestyrelsen kan beslutte at omdanne en kommunal havn til en anden af havnelovens mulige organisationsformer. Således skal den kommunale havn have en årlig godsomsætning på over 0,5 mio. tons eller have landinger af fisk med en landingsværdi over 100 mio. kr. for at kunne beslutte at omdanne havnen til en anden af de i § 6, stk. 1, nr. 3 – 5 nævnte former.

Det foreslås, at § 8, stk. 3, ophæves, så det fremadrettet er op til kommunalbestyrelsen ud fra almindelige markeds-

mæssige betragtninger at afgøre, hvilken organisationsform der vil passe bedst til den enkelte havn.

Der henvises desuden til forslaget § 9, stk. 15, hvoraf det fremgår, at en selvstyrehavn skal overgå til at være en kommunal havn, når den i 5 på hinanden følgende år har haft et negativt driftsresultat efter renter, men før afskrivninger. Det er således uændret, at en havn, der ikke kan drives på markedsvilkår, skal overgå til at være en kommunal havn med de driftsbetingelser, dette medfører.

Til nr. 6

I henhold til den hidtidige havnelov skal der udpeges en stedfortræder for hvert af bestyrelsesmedlemmerne. Dette medfører, at havnebestyrelsens sammensætning potentielt kan variere betydeligt fra møde til møde.

Kravet om udpegning af stedfortræder for hvert enkelt bestyrelsesmedlem bortfalder med den foreslåede ændring af § 9, stk. 2. Det vil således fremover være reguleret i havnens vedtægter, hvornår havnebestyrelsen er beslutningsdygtig. Den foreslåede ændring har til formål at tilpasse bestemmelsen til de regler, herunder selskabsloven, der i øvrigt gælder for bestyrelser i erhvervsvirksomheder.

Det bemærkes i øvrigt, at havnebestyrelsens medlemmer bør udpeges i henhold til samfunds-, ledelses-, og forretningsmæssige hensyn.

Til nr. 7

Forslaget til § 9, stk. 5, ændrer ikke på den nuværende retstilstand, men er en konsekvens af forslaget til § 6 a.

I henhold til den gældende havnelov kan en selvstyrehavn udføre havnerelateret operatørvirksomhed og skibsrelaterede hjælpetjenester, såfremt der kan opnås dispensation hertil fra transportministeren.

Adgangen for kommunale selvstyrehavne til at drive havnerelateret operatørvirksomhed og skibsrelaterede hjælpetjenester efter tilladelse fra transportministeren videreføres ikke i dette forslag. Med den foreslåede bestemmelse vil det således fremadrettet ikke være betinget af en tilladelse at udføre denne aktivitet.

Med forslaget til § 9, stk. 6, gives der mulighed for, at selvstyrehavnen får udvidet adgang til at varetage visse aktiviteter, herunder havnerelateret operatørvirksomhed og skibsrelaterede hjælpetjenester. Formålet er, at havnen i højere grad end i dag kan understøtte havnens brugere. Udøvelse af disse aktiviteter kræver dog, at visse betingelser er opfyldt, herunder at private aktører skal have fortrinsret til at udøve aktiviteten, jf. forslaget § 9, stk. 7-8 og 10.

Havnene gives i den pågældende havn beføjelse til at varetage følgende aktiviteter:

- 1) Havnerelateret operatørvirksomhed. Ved havnerelateret operatørvirksomhed forstås f.eks. stevedorevirksomhed og transportcenteraktiviteter. Ved transportcenter forstås knudepunkter, hvor to eller flere transportformer udveksler gods. Ved aktiviteter forstås de services, der

normalt udføres på et transportcenter, som f.eks. lagerstyring, oplagsplads, truck- og kranservice, brændstofsalg. Kombiterminaler anses også som værende transportcentre.

- 2) Skibsrelaterede hjælpetjenester. Dette omfatter trosseføring, lodstjeneste samt slæbebådsservice. Lodstjeneste skal udføres i overensstemmelse med lodslovens bestemmelser.
- 3) Udnytte overskydende kapacitet i havnens materiel bedre. Havne kan mod betaling udføre tjenester, som f.eks. snerydning, løft og fejning for virksomheder med tilknytning til havnen.
- 4) Eje og drive anlæg og bygninger, der servicere havnens brugere. Dette omfatter f.eks. drift af pakhuse, tankanlæg, pipelines, isværk i fiskerihavne m.v.
- 5) Eje og drive bølge- og vindenergianlæg samt sælge overskudsproduktion herfra. Dette omfatter mulighed for at etablere vindmøller og bølgeenergianlæg på havnens arealer samt adgang til at sælge overskudsproduktion til gavn for havnens indtjening og dermed dens udvikling. Havnen kan således varetage aktiviteten både ved at være ejer eller medejer af anlæg og som producent.

Bestemmelsen åbner ikke op for, at havnen kan drive aktiviteter, der ikke understøtter formålet om at drive og udvikle havnen til gavn for dens brugere. En havn organiseret som en kommunal selvstyrehavn er således afskåret fra at kunne investere i rederivirksomhed, spedition, skibsmæglervirksomhed eller lignende, da disse aktiviteter vil være i direkte konkurrence med havnens brugere. En kommunal selvstyrehavn kan med forslaget fortsat ikke anvende midler til rekreative formål, herunder til at anlægge og drive lystbådehavn.

Bestemmelsens nr. 3 giver mulighed for bedre udnyttelse af overskydende kapacitet i havnens materiel. Der skal således være tale om udnyttelse af materiel, som er anskaffet med henblik på at løfte havnens egne opgaver. Havnen kan ikke indkøbe nyt materiel med det primære formål at udføre tjenester for virksomheder med tilknytning til havnen. Der skal være tale om udnyttelse af overskudskapacitet, dvs. at materiellet hovedsagligt anvendes til at løse havnens egne opgaver.

Der henvises endvidere til lovforslagets almindelige bemærkninger ovenfor for så vidt angår evaluering af de udvidede forretningsmuligheder.

Med § 9, stk. 7, foreslås der indført en omsætningsgrænse på 500.000 kr., under hvilken havnen alene eller i samarbejde med andre kan etablere og drive de i § 9, stk. 6, nævnte aktiviteterne uden krav om annoncering, men dog i selskabsform, jf. bemærkningerne nedenfor til forslaget til § 9, stk. 9. Havnens varetagelse af aktiviteterne er herudover betinget af, at de ikke allerede varetages af en privat aktør i den pågældende havn.

Hensigten med bestemmelsen er at sikre private virksomheder fortrinsret til markedet for disse aktiviteter. Det er således en forudsætning, at aktiviteterne ikke udøves i konkurrence med private virksomheder, der allerede opererer på

havnen. Tilsvarende skal havnen til enhver tid indstille aktiviteten, såfremt en privat aktør senere måtte ønske at udøve den på markedsvilkår, jf. i den forbindelse bemærkningerne til § 9, stk. 10, nedenfor.

For aktiviteter som nævnt i forslaget § 9, stk. 6, med en forventet årlig omsætning på 500.000 kr. eller derover skal havnen forud for iværksættelse af drift af aktiviteterne afsøge markedet med henblik på at identificere private virksomheder, der kan varetage aktiviteten på markedsvilkår i den pågældende havn. Der skal derfor ske annoncering med en rimelig frist i relevante nationale og lokale medier. For at sikre private virksomheder en rimelig tid til at vurdere muligheden for at give et skriftligt tilsagn om at ville drive aktiviteten, skal der ifølge forslaget til § 9, stk. 8, gives en frist på minimum otte uger. I den mellemliggende periode må havnen selv udføre aktiviteten, hvis dette er nødvendigt af hensyn til havnens fortsatte drift.

Det bemærkes, at havnen skal foretage en bred afsøgning af markedet for, om en privat aktør vil varetage de anførte aktiviteter. Det gælder således f.eks. for varetagelsen af slæbebådsservice, at der skal gives fortrinsret til en privat aktør uanset denne aktørs beliggenhed. Den private aktør skal således ikke nødvendigvis have sin virksomhed placeret i den pågældende havn, men skal blot ville udføre tjenesten i havnen på markedsvilkår.

For aktiviteter i øvrigt omfattet af udbudsregler eller tilbudsloven forudsættes det, at disse regler overholdes ved indhentning af tilbud på opgaver. Såfremt en aktivitet er omfattet af udbudslovgivningen, vil havnelovens annonceringspligt ikke finde anvendelse. Det må afgøres ud fra en konkret vurdering, om den pågældende aktivitet skal udbydes efter udbudslovgivningen.

Udøver havnen efter annoncering selv aktiviteten i et selskab, er det et krav, at annonceringen gentages hvert 5. år for aktiviteter med en forventet årlig omsætning på 500.000 kr. eller derover. Dette giver eventuelle nye private aktører på markedet mulighed for skriftligt at tilkendegive, at de vil udøve aktiviteten på markedsvilkår. Det er i den forbindelse vigtigt at sikre, at havnen stiller de nødvendige rammer til rådighed, så aktiviteten, efter at have været drevet i et selskab under havnen selv, kan overtages af private aktører. Bestemmelsen åbner ikke for, at der kan ydes støtte til private aktører, men skal blot sikre, at havnen ikke disponerer på en måde, der vanskeliggør, at en privat aktør kan få adgang til markedet.

Hvis en aktivitet går fra at generere en årlig omsætning under 500.000 kr. til at være på 500.000 kr. eller derover, skal aktiviteten, når dette konstateres, i medfør af denne bestemmelse annonceres med henblik på at finde en privat aktør, der vil løse opgaven på markedsvilkår.

To eller flere havne vil kunne gå sammen om at udøve en aktivitet omfattet af forslaget § 9, stk. 6, i de pågældende havne. Det vil i givet fald være en forudsætning, at annonceringskravet er opfyldt i alle de deltagende havne, og at ingen private aktører har tilkendegivet at ville udføre aktiviteten i nogen af havnene.

Med forslaget til § 9, stk. 9, skal havnen udskille aktiviteterne, der nævnes i forslaget § 9, stk. 6, i et selvstændigt skattepligtigt selskab med begrænset ansvar, som drives på markedsvilkår. Kravet om udskillelse af aktiviteterne i selskabsform gælder uanset, om den årlige omsætning forventes at være under eller over 500.000 kr.

Selskabet skal stiftes og drives i overensstemmelse med selskabslovens bestemmelser. Selskabsloven giver i dag mulighed for at drive et sådant selskab som enten et aktieselskab, anpartsselskab eller partnerselskab. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til nr. 3.

Udskillelsen skal ske ved, at selvstyrehavnen kontant indskyder en startkapital i et selskab, som skal forestå de pågældende aktiviteter.

I visse situationer kan det af driftsmæssige hensyn være nødvendigt at køre med underskud over en periode, for på længere sigt at øge selskabets indtjeningsmuligheder til gavn for både havnen og dens brugere. Omvendt kan der af konkurrencemæssige hensyn argumenteres for, at der skal være en begrænsning for, hvor længe et sådant selskab må køre med underskud. Det foreslås derfor, at det pågældende selskab skal opløses, hvis det i 5 på hinanden følgende år har haft et negativt driftsresultat efter renter, men før afskrivninger. Det bemærkes herved, at princippet fra den nuværende lovs § 9, stk. 13, overføres til et sådant selskab med den i lovforslaget foreslåede udvidelse fra 3 år til 5 år.

Det følger af forslaget, at hvis et selskab er blevet opløst som følge af denne bestemmelse, kan havnen kun iværksætte samme aktivitet i et nyt selskab, hvis særlige forhold taler herfor. Særlige forhold kan være, at private virksomheder i havnen efterspørger den pågældende aktivitet uden selv at ville udøve den.

Efter gældende kommunale låneregler kan kommuner lånefinansiere udgifter til anlægsarbejder i kommunale havne og kommunale selvstyrehavne, men ikke i kommunale aktieselskabshavne. Dette skyldes, at kommuner kun har hjemmel i lånebekendtgørelsen til at lånefinansiere til kommunale formål, men ikke til kommercielle formål.

Kommunerne kan på den baggrund ikke optage lån til finansiering af aktiviteter, som udøves i medfør af forslaget til § 9, stk. 6. Bestemmelsen giver heller ikke kommunen adgang til at yde tilskud, lån eller stille garanti for lån optaget af selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld. Selvstyrehavnen, hvorfra selskabet udskilles, kan ud over det oprindelige kapitalindskud i selskabet ligeledes ikke yde tilskud, lån eller stille garanti for lån til selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld.

Selskabet skal drives på markedsvilkår, hvilket betyder, at alle relevante omkostninger (faste og variable), samt et passende overhead, herunder en rimelig forrentning af den indskudte kapital, skal indregnes ved fastlæggelsen af priser, som selskabet modtager for tjenesterne.

Det foreslås i § 9, stk. 10, at havnen inden for en rimelig frist skal indstille aktiviteten, der nævnes i forslaget § 9, stk. 6, hvis en privat aktør ønsker at overtage denne. Dette skal ske hurtigst muligt, dog under hensyn til aktivitetens

omfang og omkostninger forbundet med afvikling eller overdragelse af det selvstændige skattepligtige selskab. Afviklingen af aktiviteten bør således ikke ske så hurtigt, at det medfører u hensigtsmæssigt store tab for havnen. Det afhænger således af den konkrete situation, hvor hurtigt havnen kan afstå fra at drive aktiviteten. En aktivitet skal indstilles efter denne bestemmelse, uanset om den har en årlig omsætning over eller under annonceringspligtens grænse på 500.000 kr.

To eller flere havne har mulighed for at gå sammen og etablere og drive et fælles selskab til driften af en aktivitet efter forslaget § 9, stk. 6. Såfremt en privat aktør skriftligt tilkendegiver at ville overtage aktiviteten i en eller flere af havnene, må den eller de havne, hvor den private aktør vil overtage aktiviteten, udtræde af selskabet. En havns udtræden af et fælles selskab skal tilsvarende ske hurtigst muligt, men under hensyn til aktivitetens omfang og omkostningerne forbundet med udtrædelsen.

Til nr. 8

Det foreslås, at bestemmelsen konsekvensrettes som følge af indsættelsen af stk. 8 og 9.

Til nr. 9

Efter den nuværende havnelovs § 9, stk. 12, kan en kommunal selvstyrehavn efter kommunalbestyrelsens beslutning overgå til at være en kommunal havn, når havnen ikke længere er i en konkurrencesituation. En havn anses ikke længere for at være i konkurrence, når den har en årlig godsomsætning på under 0,5 mio. tons eller har landinger af fisk til en årlig landingsværdi på under 100 mio. kr. og har en godsomsætning på under 0,3 mio. tons. Herudover anses en havn ikke for at være i konkurrence, når den kun betjener et mindre antal virksomheder i havnens nærområde og disses godsomsætning ikke kan flyttes til andre havne

Det foreslås at ophæve bestemmelsen. Hensigten er, at det fremadrettet i højere grad skal være kommunens egen vurdering, hvilken organisationsform der vælges. Der henvises i den forbindelse til nr. 5 ovenfor.

Til nr. 10

Det foreslås med § 9, stk. 15, at en selvstyrehavn fremadrettet kan have et underskud på driften i 5 år frem for de nuværende 3 år, inden havnen skal overgå til at være en kommunal havn. Det kan i visse situationer af driftsmæssige hensyn være nødvendige at køre med underskud over en periode for på længere sigt at øge havnenes indtjeningsmuligheder til gavn for både havnen og dens brugere. Investering i ny havneinfrastruktur er typisk meget omkostningskrævende og vil kunne påvirke havnens driftsmæssige resultat negativt i en årrække, inden investeringer begynder at generere overskud.

Til nr. 11

Forslaget til ændring af § 10, stk. 1, er en konsekvens af, at aktieselskabsloven er ophævet og erstattet af lov nr. 470 af 12. juni 2009 om aktie- og anpartsselskaber med senere ændringer.

Til nr. 12

Efter den nuværende havnelov kan helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne drive virksomhed som kommunale selvstyrehavne og varetage havnerelateret operatørvirksomhed. Herudover kan transportministeren give tilladelse til, at en kommunalt ejet aktieselskabshavn kan varetage skibsrelaterede hjælpetjenester som en forsøgsordning.

Det foreslås i § 10, stk. 3, at en havn organiseret som et helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab kan stille kraner, pakhuse og lignende til rådighed med henblik på at betjene skibe, stevedorer, areallejere m.fl. samt udføre havnerelateret operatørvirksomhed.

Det foreslås i § 10, stk. 4, at en havn organiseret som et helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab kan i den pågældende havn alene eller i samarbejde med andre:

- 1) udføre skibsrelaterede hjælpetjenester,
- 2) udnytte overskydende kapacitet i havnens materiel til at sælge tjenester til havnens brugere,
- 3) eje og drive bygninger og anlæg, der servicerer havnens brugere,
- 4) eje og drive bølge- og vindenergianlæg samt sælge overskudsproduktion herfra og
- 5) i øvrigt udøve aktiviteter, der understøtter brugen af havnen og søtransport.

Hvad angår forslaget til § 10, stk. 3, og § 10, stk. 4, nr. 1-4, henvises til bemærkningerne til nr. 7 om kommunale selvstyrehavne.

Hvad angår forslaget til § 10, stk. 4, nr. 5, bemærkes det, at der gives helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne en udvidet adgang til at varetage funktioner, der understøtter havnens brugere, dvs. virksomheder eller andre med interesse i at benytte havnen eller søtransport. Dette indebærer, at en kommunalt ejet aktieselskabshavn kan drive selskaber, der indgår i økonomisk samarbejde, som fremmer brugernes aktiviteter på havnen. Det kan være etablering af udviklingsselskaber, der modtager betaling for at yde projektledelse, markedsføring, tjenesteydelser mv. Der kan endvidere være tale om at yde hjælpetjenester i forbindelse med en virksomheds produktion, montage og udslibning af vindmøllekomponenter, affaldshåndtering, bioenergi eller renovering af borerigge på havnens arealer. Forudsætningen er, at aktiviteterne understøtter brugen af havnen eller søtransport, og at havnens deltagelse således fremmer brugernes aktiviteter.

Til forslaget til § 10, stk. 4, nr. 5, bemærkes videre, at der ikke gives hjemmel til, at havnen kan indgå i generel produktionsvirksomhed som eksempelvis produktion af vindmøllekomponenter eller andre aktiviteter, der bringer havnen i en konkurrencesituation med de private aktører, der bruger havnen eller med markedet generelt. De nye forret-

ningsmuligheder åbner heller ikke for, at de kommunale aktieselskabshavne kan drive al mulig erhvervmæssig og rekreativ aktivitet, herunder drift og anlæg af lystbådehavne, eller konkurrenceudsatte velfungerende og prisbevidste virksomheder. Havnene kan derfor ikke drive vognmandsvirksomhed, skibsmæglervirksomhed, spedition eller drive kommercielle skibsruter, da disse aktiviteter vil være i direkte konkurrence med havnens brugere og dermed ikke understøtte formålet om at drive aktiviteten med henblik på at servicere havnenes brugere.

I lighed med forslagets bestemmelser for kommunale selvstyrehavne foreslås det med § 10, stk. 5, at der for kommunalt ejede aktieselskabshavne skal gælde en annonceringspligt for de aktiviteter, der kan udøves i medfør af forslaget til § 10, stk. 4, når aktiviteten har en forventet årlig omsætning på 500.000 kr. eller derover. Det er ligeledes en betingelse, at disse nye aktiviteter ikke udføres i konkurrence med en privat aktør i den pågældende havn.

Tilsvarende vil kommunale aktieselskabshavne også kunne gå sammen med andre havne om at udøve en aktivitet omfattet af forslagets § 10, stk. 4, i de pågældende havne. Det vil i givet fald være en forudsætning, at annonceringskravet er opfyldt i alle de deltagende havne, og at ingen private aktører har tilkendegivet at ville udføre aktiviteten i nogen af havnene.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne ovenfor vedrørende forslag til § 9, stk. 7-8.

I lighed med bestemmelserne for kommunale selvstyrehavne foreslås det med § 10, stk. 7, at aktiviteter skal udskilles i et selvstændigt skattepligtigt selskab. Selskabet skal drives på markedsvilkår, hvilket betyder, at alle relevante omkostninger (faste og variable), samt et passende overhead, herunder en rimelig forrentning af den indskudte kapital, skal indregnes ved fastlæggelsen af priser, som selskabet modtager for tjenesterne.

Selskabet skal stiftes og drives i overensstemmelse med selskabslovens bestemmelser. Selskabsloven giver i dag mulighed for at drive et sådant selskab som enten et aktieselskab, anpartsselskab eller partnerselskab. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til nr. 3.

Efter den nuværende havnelov kan kommunen ikke yde tilskud eller anden form for støtte til den kommunale aktieselskabshavn. Dette princip videreføres i forhold til de selskaber, som i medfør af forslaget til § 10, stk. 4, kan udøve de nye aktiviteter. Kommunerne kan således ikke optage lån til finansiering af aktiviteter, som udøves i medfør af forslagets § 10, stk. 4. Bestemmelsen giver heller ikke kommunen adgang til at yde tilskud, lån eller stille garanti for lån optaget af selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld. Den kommunale aktieselskabshavn, hvorfra selskabet udskilles, kan ud over det oprindelige kapitalindskud i selskabet ikke yde tilskud, lån eller stille garanti for lån til selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld.

Det foreslås med § 10, stk. 8, at havnen til enhver tid skal indstille aktiviteten, der udøves i medfør af forslagets § 10, stk. 4, hvis en privat aktør ønsker at overtage denne. I lighed

med det, der foreslås for kommunale selvstyrehavne, vil en kommunal aktieselskabshavn, som i samarbejde med andre havne driver et selskab til løsning af en aktivitet efter forslagets § 10, stk. 4, skulle udtræde af selskabet, hvis en privat aktør skriftligt tilkendegiver at ville overtage aktiviteten i den pågældende havn. Der henvises til bemærkningerne ovenfor til forslag til § 9, stk. 10, omkring udtræden af et sådant fælles selskab.

Der foreslås med § 10, stk. 9, at der gives hjemmel til, at helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne kan foretage investeringer i udenlandske havne. Formålet med sådanne investeringer skal være at forbedre og effektivisere havnens egen udvikling og drift. Investeringen skal således styrke havnens funktion som led i transportkæden og dermed havnens muligheder for at tiltrække økonomiske aktiviteter til fordel for havnens brugere.

Den foreslåede bestemmelse udvider ikke havnens driftsområde. Det er således en forudsætning, at de udenlandske investeringer kan rummes inden for de opgaver, som havnen i henhold til § 10, stk. 3 og 4, kan varetage. Bestemmelsen åbner således ikke for, at havnen kan investere i udenlandske færgeruter, produktionsvirksomhed eller lignende.

Af hensyn til at sikre, at disse udenlandske investeringer ikke kan medføre potentielt uoverkommelige tab for havnens økonomi, foreslås der indsat en begrænsning for størrelsen af den samlede investering på 15 % af havnens egenkapital. Denne grænse sikrer, at havnen får økonomisk mulighed for at foretage investeringer, men også at disse samtidig ikke kan få afgørende negativ indflydelse på havnens fortsatte kerneaktiviteter.

Begrænsningen på 15 pct. gælder på investeringstidspunktet. Hvis den kommunalt ejede aktieselskabshavns egenkapital skulle svinde i forhold til investeringstidspunktet, vil dette ikke medføre, at den udenlandske investering skal frasælges eller ophøre. 15 pct. er en absolut grænse, og det vil således ikke være muligt at tilføre midler herudover. Omvendt er det ikke meningen, at bestemmelsen skal indeholde begrænsninger i, hvor mange investeringer havnen kan foretage, så længe de samlede investeringer ikke overstiger den opstillede begrænsning.

Investeringer i udenlandske havne skal henlægges i et selvstændigt skattepligtigt selskab med begrænset ansvar, dels for at forhindre eventuelle konkurrenceforvridende fordele i forhold til private virksomheder, dels for at indkapsle investeringsrisikoen. Selskabet skal drives på markedsvilkår, hvilket betyder, at alle relevante omkostninger (faste og variable), samt et passende overhead, herunder en rimelig forrentning af den indskudte kapital, skal indregnes ved fastlæggelsen af priser, som selskabet modtager for tjenesterne.

Selskabet skal stiftes og drives i overensstemmelse med selskabslovens bestemmelser. Selskabsloven giver i dag mulighed for at drive et sådant selskab som enten et aktieselskab, anpartsselskab eller partnerselskab. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til nr. 3.

I lighed med det, som gælder for selskaber, som udøver aktiviteter efter forslagets § 10, stk. 4, kan kommunerne ik-

ke optage lån til finansiering af aktiviteter, som udøves af selskabet efter denne bestemmelse. Bestemmelsen giver heller ikke kommunen adgang til at yde tilskud, lån eller stille garanti for lån optaget af selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld. Den kommunale aktieselskabshavn, hvorfra selskabet udskilles, kan ud over det oprindelige kapitalindskud i selskabet heller ikke yde tilskud, lån eller stille garanti for lån til selskabet eller på anden vis hæfte for selskabets gæld.

Det er af afgørende betydning, at disse investeringer i udlandet kan understøtte havnens drift til gavn for havnens brugere. For at sikre at dette overordnede formål opnås, foreslås det, at den kommunale aktieselskabshavns bestyrelse forud skal godkende investeringer, der foretages i selskabet i udenlandske havne.

Det påhviler den enkelte havn, som ønsker at investere i udenlandske havne, at sikre sig, at den påtænkte investering er i overensstemmelse med national og international lovgivning.

Til nr. 13 og 14

Med indsættelsen af ordene »og havne« i *kapitel 5 a* sikres, at havneloven favner både havnefaciliteter og havne. Tilføjelsen skyldes, at forordning 725/2004/EF om sikring af havnefaciliteter er blevet suppleret af direktiv 2005/65/EF om sikring af havne. Direktivet indeholder regler, der skal ses som et supplement til forordningen, og det foreslås derfor at klargøre, at hjemlen i *kapitel 5 a* også omfatter fastsættelse af procedurer i forbindelse med sikring af havne. Der henvises i øvrigt til lovforslagets almindelige bemærkninger under afsnittet om forhold til EU-retten.

Til nr. 15

Efter den nuværende havnelovs § 17 er adgangen til at klage over forvaltningen af en havn opdelt på baggrund af havnenes organisationsform. Klage over forvaltningen af statshavne, kommunale aktieselskabshavne og private havne indgives til transportministeren, mens klage over forvaltningen af kommunale havne og kommunale selvstyrehavne i første led indbringes for kommunalbestyrelsen, hvis afgørelse efterfølgende kan indgives til transportministeren.

Det foreslås, at klageadgangen i forbindelse med forvaltningen af en havn ikke skal differentieres efter havnens organisationsform. Dette skal ses i forlængelse af, at det foreslås, at der skal være færre begrænsninger for havnen i valg af organisationsform. Der vurderes ikke at være særlige forhold, der begrunder forskelligartede klagebestemmelser.

Hensigten med den foreslåede ændring er desuden at sikre, at kun havnens dispositioner i henhold til havneloven

skal kunne indbringes for transportministeren. Eksempelvis kan almindelige driftsmæssige dispositioner som følge af havnens forretningsmæssige overvejelser kun påklages, i det omfang de vedrører forhold reguleret af havneloven. Overtrædelse af regler i andre sammenhænge skal afgøres af de myndigheder, der besidder den største saglige og faglige kompetence på området. Kommunalbestyrelsens forvaltning af en kommunal havn kan således fortsat indbringes for det kommunale tilsyn, ligesom klager med et konkurrenceelement fortsat kan indbringes for Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

I henhold til almindelige forvaltningsretlige grundsætninger vil det kun være juridiske eller fysiske personer med en væsentlig individuel interesse i en sag, der har mulighed for at klage over forvaltningen af en havn. Interesse- eller brancheorganisationer, der optræder som repræsentant for en part, vil også være tillagt klageadgang.

Til nr. 16

Bestemmelserne i § 21, stk. 2, 2. pkt. og § 22 er overgangsbestemmelser i forbindelse med en tidligere ændring af havneloven vedrørende vilkår om begrænsning af en havns anvendelsesområde.

Det foreslås at ophæve bestemmelserne, da de ikke har virkning længere.

Til § 2

Til nr. 1

Det foreslås, at klager indgivet i henhold til den hidtil gældende lovgivning behandles efter reglerne heri. Dette indebærer, at klager indgivet til kommunalbestyrelsen før denne lovs ikrafttrædelse skal færdigbehandles i overensstemmelse med de hidtil gældende regler.

Til nr. 2

Det foreslås, at tilladelser givet efter den nuværende lovgivning fortsat forbliver i kraft. Det betyder, at havne, der udfører aktiviteter i medfør af en eksisterende tilladelse, ikke skal udskille disse aktiviteter i særskilte selskaber på baggrund af de nye bestemmelser herom.

Til nr. 3

Loven foreslås at træde i kraft den 1. april 2012.