



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

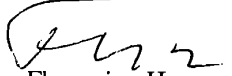
Dato // april 2005  
J.nr. : 300-9

**Høringsvar og høringsnotat vedrørende forslag til lov om ændring af lov om havne (Skibsrelaterede hjælpetjenester).**

Den 9. marts 2005 udsendte Transport- og Energiministeriet forslag til lov om ændring af lov om havne (Skibsrelaterede hjælpetjenester) i høring hos berørte virksomheder.

- ./ Jeg fremsender hermed høringsvarene til Trafikudvalgets orientering sammen med det høringsnotat, der er udarbejdet på baggrund af de indkomne svar.

Med venlig hilsen

  
Flemming Hansen

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Att.: Lene Rasmussen

## Høring af forslag om ændring af lov om have

18. marts 2005

Transportministeriet har fremsendt forslag om ændring af lov om havne til høring hos Danske Havne forud for Transportministerens fremlæggelse af forslaget for Folketinget.

Forslaget udvider den adgang Transportministeren allerede har efter havnelovens § 9, stk. 6 til i særlige tilfælde at lade en havn udføre havnerelateret virksomhed. Med forslaget defineres en forsøgsordning hvor de 7 største offentligt ejede havne på nærmere fastsatte vilkår kan udføre skibsrelaterede hjælpetjenester som lodsning, bugsering og fortojning. Forslaget gælder for kommunale selvstyrehavne og kommunalt ejede aktieselskabshavne.

### Generelle bemærkninger

Trafikministerens forslag indeholder så eksklusive krav til ansøgerne, at kun et par havne skønnes at ville kunne deltage i forsøget, og på meget usikre vilkår. Forsøget vil således ikke kunne dokumentere, at:

- havne på fri og lige konkurrencevilkår kan udføre havnerelaterede og skibsrelaterede tjenester effektivt og billigere
- havnes mulighed for at udføre havne- og skibsrelaterede tjenester fører til generelt lavere omkostninger for havnens brugere

Forslaget er væsentlig mere restriktivt over for havnes adgang til at udføre havne- og skibsrelaterede tjenester på lige og fair konkurrencevilkår end det forslag til "Adgang til markedet for havnetjenester", som Europa-parlamentet og Rådet har fremlagt. Dette direktivforslag ventes vedtaget i år, og vil give de 20 største danske havne mulighed for at udføre alle former for havne- og skibsrelaterede tjenester på ensartede og gennemsigtige konkurrencevilkår.

Danske Havne skal meget anbefale, at Transportministeren allerede nu afprøver de gode intentioner i Rådets og Parlamentets forslag.

Mange havne samler havnens virksomheder om deltagelse i de internationale transport- og logistikkæder, der er så afgørende for den regionale og nationale erhvervsudvikling. Den nuværende havnelov besværliggør mange steder denne koordinering, og det foreliggende forslag gør det ikke lettere.

Havne som Århus Havn og København-Malmø Havn kan i dag udføre havne- og skibsrelaterede hjælpetjenester og viser, at opgaverne kan udføres med stor effektivitet, lavere omkostninger for havnens brugere og den nødvendige gennemsigtighed.

### **Bemærkninger til forslagets bestemmelser**

Forslaget indfører et nyt stykke 7, der fastsætter kriterier for størrelse af havne og på hvilke vilkår de kan udføre tjenesteydelserne. 7 danske havne har en godsomsætning hvert af de seneste tre år på 3 millioner tons.

Der gives ingen begrundelse for størrelsesgrænsen, og det overvejes ikke, om f.eks. en gruppe af mindre havne med fordel kan udføre nogle af de skibsrelaterede hjælpetjenester.

For at opnå Transportministerens dispensation skal havnen dokumentere, at "behov for skibsrelaterede hjælpetjenester ikke fungerer tilfredsstillende i privat regi".

Et sådant krav ville regeringen aldrig stille til private virksomheder, og erfaringer fra både Sverige og England viser, at havnes mulighed for at udføre havne- og skibsrelaterede tjenester øger konkurrencen og medfører væsentlig lavere priser, til gavn for havnens kunder.

Desuden domineres bugsering af meget få virksomheder, der ved deres prispolitik og stationering af skibe let kan gøre det vanskeligt for de få havne, der omfattes af forsøget, at eftergive utilfredsstillende priser. Danske havne kan frygte, at forsøget medfører højere priser på bugsering i havne, der ikke er omfattet af forsøget.

Transportministerens dispensation gives for en 5 års periode. Det betyder, at havnen skal foretage meget store investeringer, men kun kan forvente 5 års drift. I Rådets og Europaparlamentets forslag til adgang til markedet for havne- og skibsrelaterede tjenester nævnes 20 år som en rimelig periode, hvis opgaven kræver investering i bl.a. skibe.

75 % af al Danmarks im- og eksport håndteres i danske havne, og effektiv og billig transport er afgørende for samfundsudviklingen. De steder, hvor havne er givet muligheder for at udføre skibs- og havnerelaterede ydelser har det

været til påviselig fordel for det regionale erhvervsliv, beskæftigelsen og nationaløkonomien. Tilmed kan meget mere gods flyttes fra landeveje til søtransport og på jernbane.

Den lille åbning, der ligger i Transportministerens forslag rækker langt fra til at frisætte de mange kræfter, der er i havnene.

Med venlig hilsen

Uffe Steiner Jensen  
Formand  
Danske Havne



# DANMARKS REDERIFORENING

(DANISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION)

Kontorchef Lene B. Rasmussen  
Transport- og Energiministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

INDBYGNING  
23 MRS. 2005  
Beføjelseslægen

22. marts 2005

jfh/bg

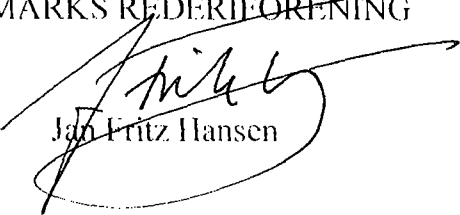
## Forslag til lov om ændring af lov om havne

Der henvises til ministeriets skrivelse om ovenstående. Danmarks Rederiforening skal i den anledning anføre, at vi anser forslaget for et balanceret kompromis, der sikrer, at havnene kan tilbyde en optimal service til kunderne, samtidig med at det sikres, at private operatører ikke kan påføres konkurrenceforvridning fra offentlig side. Imidlertid mener vi, at det tydeligere bør fremgå, at en havn skal have udarbejdet en egentlig forretningsplan og gennemført forhandlinger med en eventuel eksisterende privat operatør, førend der kan indgives dispensationsansøgning. Det foreslås derfor mere konkret:

1. at en havnemyndighed som en del af sin ansøgning skal kunne fremvise, at der har været en grundig diskussion med den eksisterende operatør om at løse en eventuel utilfredsstillende situation,
2. at en del af en ansøgning skal være en bæredygtig forretningsplan på markedsrelaterede betingelser,
3. at der heller ikke må være sammenfald af økonomi/medarbejdere mellem en havn og et bugserselskab uden særskilt og uafhængig fakturering.

Det bør fremgå klarere, at disse forhold er en forudsætning, som ikke blot kan, men skal indgå i dokumentationen i forbindelse med en evt. dispensationsansøgning.

Med venlig hilsen  
DANMARKS REDERIFORENING

  
Jan Fritz Hansen

# DANSKE HAVNEVIRKSOMHEDER

Børsen

DK-1217 København K

Telefon +45 70 13 12 00 - Telefax +45 33 95 06 44

www.dkhv.dk



Transport- og Energiministeriet  
2. Kontor  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Att.: Lene B. Rasmussen

22. marts 2005

Befjendingen

23 MARS 2005

INDKOMME

## Høring vedr. skibsrelaterede hjælpetjenester

Som svar på Deres skrivelse af 9. marts 2005 skal Danske Havnevirksomheder hermed fremkomme med følgende kommentarer til høring om ændring af lov om havne.

Lovforslaget er en udvidelse af kommunernes adgang til drive privathavnevirksomhed, hvorfor man må udvise påpasselighed med ikke at undergrave konkurrenceevnen for private havnevirksomheder. Danske Havnevirksomheder har i den forbindelse noteret sig, at formålet med lovforslaget alene er på forsøgsbasis at give visse større havne adgang til at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester.

Danske Havnevirksomheder anerkender, at den nuværende havnelovs grandfathers rights forfordeler visse havne, men om en yderligere kommunalisering er løsningen på dette problem, må man sætte spørgsmålstegn ved. Men da forslaget udelukkende er møntet på de tilfælde, hvor de skibsrelaterede hjælpetjenester ikke fungerer tilfredsstillende i privat regi, kan det ikke afvises, at en forsøgsordning vil løse et meget begrænset problem.

For at sikre, at private havnevirksomheders konkurrenceevne ikke skades, finder Danske Havnevirksomheder, at der skal tages højde for nedenstående forhold.

For det første er det væsentligt at få præciseret i lovgivningen, at en havn ikke kan opnå en tilladelse, såfremt de skibsrelaterede hjælpetjenester ikke fungerer tilfredsstillende i privat regi som følge af havnens forhold, herunder at havnen skal dokumentere, at havnen reelt har forsøgt at løse den private havnevirksomheds problemer med at tilbyde skibsrelaterede hjælpetjenester.

For det andet skal en eventuel tilladelse indeholde, hvilke konkrete skibsrelaterede hjælpetjenester tilladelsen omhandler, samt at tilladelsen bortfalder, så snart en privat havnevirksomhed kan tilbyde skibsrelaterede hjælpetjenester på tilfredsstillende vis.

For det tredje må det sikres, at selskabet, hvori de skibsrelaterede hjælpetjenester skal drives, reelt er en selvstændig enhed og udskilt fra den øvrige havnedrift. Dette sker alene ved, at de to enheder ikke beskæftiger de samme ansatte.

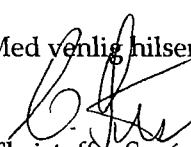
Såfremt driftsselskabet har adgang til at benytte havnens personale, vil der allerede qua havnens hæftelse i ansættelsesforholdet, være tale om en skævvridning af konkurrencen i forhold til en privat havnevirksomhed. Herudover må det sikres, at driftsselskabet opererer på havnen på samme vilkår som en privat havnevirksomhed. Dette sker, ved at alle aftaler om priser mv. gøres offentlig tilgængelige, samt at en privat havnevirksomhed har krav på at få tilbudt at operere på de samme vilkår på havnen.

(35)

300-9

Sidst men ikke mindst bør havnens allerede eksisterende erstatningsansvar over for de private havnevirksomheder i forbindelse med at skævvride konkurrencen indføjes i havneloven.

Med venlig hilsen



Christoffer Susé  
Sekretariatschef

INDKOMMET

22 MRS. 2005

Betjentstuen

Transport- og Energiministeriet  
2. Kontor, Att.: Lene B. Rasmussen  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Dato: 21. marts 2005  
Deres ref.: 300-9  
Vores ref.: 05-310401-001

**Udkast til forslag om ændring af lov om havne. (Skibsrelaterede hjælpetjenester)**

HTS har modtaget Transport- og Energiministeriets høring af 9. marts 2005 vedrørende ovennævnte udkast til ændring af lov om havne.

HTS kan generelt støtte indførelse af den foreslåede forsøgsordning i det omfang den medfører en mere lige konkurrence mellem private og kommunalt ejede havne, og ikke resulterer i offentligt støttet konkurrence fra kommunalt ejede havne mod private udbydere af skibsrelaterede hjælpetjenester.

Vi har derfor med tilfredshed noteret os de elementer i forslaget, der skal medvirke til sikring af, at konkurrencen ikke forvrides på dette område. Vi finder dog ikke, at forslaget i sin nuværende form i fuldt omfang vil kunne forhindre en potentiel forvridning af konkurrencen

Skillelinjen mellem "havnerelateret operatørvirksomhed", "skibsbaserede hjælpetjenester" og andre aktiviteter er ikke nødvendigvis klar i lovtæksten. HTS skal derfor anbefale, at den i forslagets § 9, stk. 6 benyttede formulering ændres således at opstillingen af, hvad der omfattes af definitionen på skibsbaserede hjælpetjenester (lodsning, bugsering og trosseføring) gøres udtømmende, samt at der tillige formuleres en udtømmende definition på havnerelateret operatørvirksomhed (terminaloperatørvirksomhed, stevedoring og lagervirksomhed).

HTS lægger endvidere vægt på, at mulighederne for at få en privat operatør til at foretage hjælpetjenesterne skal være helt udtømte før en kommunalt ejet havn kan gives tilladelse til oprettelse af et selskab.

Vi skal på den baggrund forslå, at det i bemærkningerne til den nye § 9, stk. 7 mere klart angives, at årsagen til havnens ansøgning om tilladelse til at oprette et selskab skyldes enten, at det efter en grundig afsøgning af markedet – eventuelt ved offentligt udbud – ikke er muligt at få en privat operatør til at varetage opgaven alene eller, at samarbejdet med den operatør der benyttes grundet dennes interne forhold – og ikke havnens – ikke fungerer tilfredsstillende.

HTS finder endelig, at det for at sikre en sund konkurrence inden for dette område skal præciseres, at der ikke må være sammenfald af hverken økonomi eller medar-



bejdere mellem havnen og det oprettede selskab samt at havnen kan pålægges et erstatningsansvar over for eventuelle private operatører, hvis det oprettede selskab skævrider konkurrencen.

HTS er bekendt med, at Danske Havnevirksomheder også har besvaret ministeriets høring og kan ud over ovennævnte bemærkninger tilslutte os det deri anførte.

Med venlig hilsen

Michael Svane  
Direktør

Jesper Højte Stenbæk  
Chefkonsulent

INDKOMMET  
23 Marts 2005  
Betjentstuen

Transport- og Energiministeriet  
2. Kontor  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K.

# DANMARKS SKIBSMÆGLERFORENING

*Danish Shipbrokers' Association*



Amaliegade 33 B  
DK-1256 København K  
Telefon: +45 33 91 44 38  
Telefax: +45 33 91 56 44  
info@shipbrokers.dk  
www.shipbrokers.dk

22. marts 2005

## Udkast til forslag om ændring af lov om havne. (Skibsrelaterede hjælpetjenester)

Vi henviser til ministeriets brev af 9. marts (J.nr. 300-9), hvor vi modtog ovennævnte udkast.

Indledningsvis skal vi gøre opmærksom på, at vi generelt finder det danske marked åbent og konkurrencedygtigt, men vi vil selvfølgelig gerne støtte aktiviteter, der har til formål at gøre havnene endnu mere konkurrencedygtige, hvor dette er muligt og dermed aflaste vejnettet og mindske miljøforureningen ved at fremme søtransport.

Det er vigtigt at fastslå, at lovforslaget ikke vil få betydning for konkurrencesituationen imellem kommunale og private havne, da der ikke findes danske private havne, der i nævneværdigt omfang modtager offentlig trafik.

Ved den nuværende havnelovs udformning blev det indskærpet, at det skulle sikres, at en kommune ikke bliver erhvervsdrivende på lige fod med det private erhvervsliv, ligesom det i bemærkningerne til § 10, stk. 3, anføres, at det ikke er hensigten, at der skal gives kommuner adgang til gennem et havneaktieselskab at drive erhvervsvirksomhed.

Det fremsatte forslag vil efter vor opfattelse kunne medføre en ændret konkurrencesituation for de private aktører i danske havne. De vil blive mødt af en ny aktør, der dels er en direkte konkurrent og samtidig via et moderselskab udfører en lang række myndighedsopgaver og fastlægger havnens priser. Disse priser ved udlejning af kraner, pakhuse, areallejesatser samt skibs- og vareafgifter er en meget væsentlig del af de private aktørers driftsomkostninger.

Det er da også derfor EU's Havnepakke er imod udvidelser af havnens muligheder, men derimod søger at tvinge havnene til at sikre private operatører råderum.

Vedrørende ny § 9 stk. 6 foreslås det at indsætte ” og skibsrelaterede hjælpetjenester, herunder lodsning, bugsering og trosseføring.” .

Betegnelserne ”skibsrelaterede hjælpetjenester” og ”havnerelateret operatørvirksomhed” giver ofte anledning til misforståelser og uoverensstemmelser.

Der bør derfor ske en præcisering af de tjenesteydelser, som ”skibsrelaterede hjælpetjenester” omfatter og formuleringen bør ændres til ”og skibsrelaterede hjælpetjenester, hvorved alene forstås lodsning, bugsering og trosseføring.”

*Brancheorganisation for skibsmæglere, linieagenter, skibsklarerings- og befragtningsvirksomheder, køb- og salgsmæglere, operatørvirksomheder samt Ship Management firmaer.*



Club member of The Baltic  
and International Maritime  
Council (BIMCO)



Member of The Federation of  
National Associations of Ship  
Brokers and Agents (FONASBA)



Member of The European  
Community Association of Ship  
Brokers and Agents (ECASBA)

300-9

(33)



Samtidig vil det være hensigtsmæssigt at præcisere, at der "ved havnerelateret operatørvirksomhed alene forstås terminaloperatørvirksomhed, stevedoring og lagervirksomhed".

Der har været adskillige situationer, hvor havnene har udtalt, at de ønsker mulighed for at udføre samtlige aktiviteter, der har relation til maritime transport. Dette omfatter også alle former for skibsmæglerarbejde og vi finder, at det bør klargøres, at havnene (eller disses selskaber) ikke må involvere sig i befragtning af skibe, optræde som mæglere i forbindelse med køb og salg af skibe, involvere sig i linieagentur og klarering eller lignende.

Mange private skibsmægler-virksomheder leverer i dag betydelige mængder af information af forretningsmæssig fortrolig karakter til havnen. Det vil ikke være muligt at opretholde et konstruktivt og fremadrettet samarbejde, hvis havnen også optræder som konkurrent.

Vedrørende ny § 9 stk. 7 kan vi i tilslutte os, at der forsøgsvis gives havne med en godsomsætning på mindst 3 millioner tons gods adgang til at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester. Det bør imidlertid være en forudsætning, at havnen forinden har diskuteret problemet grundigt med eventuelle lokale private aktører og har forsøgt konstruktivt at løse et muligt problem. Da havnenes eventuelle operatørvirksomhed vil kunne påføre de private virksomheder unfair konkurrence, bør disse virksomheder helt naturligt have mulighed for partsindlæg, inden tilladelse til forsøgsordning gives.

Kun i den situation, hvor det ikke er muligt for private aktører at løfte opgaverne, bør der gives tilladelse til en offentlig havn til at forestå skibsrelaterede hjælpetjenester, og det bør i denne forbindelse sikres, at alle procedurer er fuldt gennemsigtige, så eventuelle andre private aktører har mulighed for at byde på opgaven.

I forbindelse med udførelse af opgaverne i et selvstændigt skattepligtigt selskab, så er det vigtigt, at der sker en fuldstændig adskillelse fra havnen og dette gælder også sammenfald af personale. Der er allerede i dag situationer, hvor havne har oprettet selvstændige selskaber og hvor personale lejes af havnen, når der er behov. Dermed har dette "selvstændige" selskab kun personaleudgifter, når der er betalende opgaver og betaling af øvrig arbejdstid afholdes af havnen.

Det bør være et krav, at der skal føres adskilte regnskaber efter anerkendte principper for hver tjeneste for sig, og det bør afklares om havne, der yder tjenester under en sådan tilladelse, kun må udføre disse ydelser i egen havn. Hvis de også må udføre ydelserne i andre havne, så skal de opsplitte deres regnskaber.

Vedrørende gyldighedsperioden på op til 5 år, så finder vi, at det bør anføres, at ministeren skal orienteres hver gang et regnskabsår afsluttes med underskud og private aktører skal inviteres til at overtage tjenesterne på tilsvarende vilkår som havnens selskab.

Vedrørende ny § 10 stk. 4 og 5 gælder samme kommentarer som ovenfor.

For de øvrige punkter har vi ikke særlige kommentarer

Med venlig hilsen

Allan Houtved



Dato : 5. april 2005  
J.nr. :  
Sagsbeh. : JN, lokaltelefon 2 43 70  
Org. enhed : 2. Kontor

### Høringsnotat vedrørende forslag til lov til ændring af lov om havne (Skibsrelaterede hjælpetjenester).

Udkastet til lovforslag har været til høring hos Danske Havne, Danmarks Rederiforening, Danske Havnevirksomheder, HTS og Danmarks Skibsmæglerforening.

- ./.
- Ved høringsfristens udløb er der modtaget vedlagte høringssvar fra Danske Havne, Danmarks Rederiforening, Danske Havnevirksomheder, HTS og Danmarks Skibsmæglerforening.

Høringssvaret fra **Danske Havne** giver anledning til følgende bemærkninger:

Danske Havne finder generelt, at lovforslaget indeholder så eksklusive krav til ansøgerne, at kun et par havne skønnes at ville kunne deltage i forsøget, og på meget usikre vilkår. Forsøget vil ifølge Danske Havne ikke kunne dokumentere,

- at havne på fri og lige konkurrencevilkår kan udføre havnerelaterede og skibsrelaterede tjenester effektivt og billigere
- at havnes mulighed for at udføre havne- og skibsrelaterede tjenester fører til generelt lavere omkostninger for havnens brugere.

Danske Havne bemærker, at forslaget er væsentligt mere restriktivt over for havnes adgang til at udføre havne- og skibsrelaterede hjælpetjenester på lige og fair konkurrencevilkår end det direktivforslag om adgang til markedet for havnetjenester, som Europaparlamentet og Rådet har fremlagt.

Danske Havne forventer, at direktivforslaget vil blive vedtaget i år og vil give de 20 største danske havne mulighed for at udføre alle former for havne- og skibsrelaterede hjælpetjenester på ensartede og gennemsigtige konkurrencevilkår. Danske Havne foreslår derfor, at loven udformes, således at man allerede nu afprøver de gode intentioner i direktivforslaget.

Danske Havne savner en begrundelse for størrelsesgrænsen, og at det ikke overvejes, om f.eks. en gruppe af mindre havne med fordel kan udføre nogle af de skibsrelaterede hjælpetjenester.

Danske Havne peger på, at erfaringer fra både Sverige og England viser, at havnes mulighed for at udføre havne- og skibsrelaterede hjælpetjenester øger konkurrencen og medfører væsentligt lavere priser, til gavn for havnens kunder.

Danske Havne frygter, at forsøget medfører højere priser på bugsering i havne, der ikke er omfattet af forsøget.

Endelig bemærker Danske Havne til lovforslagets tidsperiode på 5 år, at havnen skal foretage meget store investeringer, men kun kan forvente 5 års drift. Danske Havne anfører, at i direktivforslaget om adgang til markedet for havnetjenester nævnes 20 år som en rimelig periode, hvis opgaven kræver investering i bl.a. skibe.

#### Kommentar

For så vidt angår Danske Havnes generelle bemærkninger om, at kun et par havne skønnes at ville kunne deltage i forsøget, kan bemærkes, at forslaget vil berøre kommunale selvstyrehavne og helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne, der i de seneste 3 år har haft en årlig godsomsætning på mindst 3 millioner tons gods.

De havne, der på det foreliggende grundlag vil kunne blive berørt er Fredericia Havn, Helsingør Havn, Esbjerg Havn og Kalundborg Havn, mens Århus Havn og Københavns Havn allerede i dag har mulighed for at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester.

Til Danske Havnes synspunkt om, at det er meget usikre vilkår, der bliver budt, skal det siges, at vilkårene fremgår af lovforslaget. De skibsrelaterede hjælpetjenester skal udøves i et skattepligtigt selskab, og aktiviteterne skal udskilles fra den øvrige havnedrift i et selvstændigt selskab. Selskabet kan ejes og drives sammen med private aktører, og selskabet kan udføre forskellige former for skibsrelaterede hjælpetjenester. Tilladelse kan meddeles med en gyldighedsperiode på op til 5 år. Tilladelsen bortfalder, hvis selskabet giver underskud i 3 på hinanden følgende år.

Til Danske Havnes synspunkt om, at forsøget ikke vil kunne dokumentere, at havne på fri og lige konkurrencevilkår kan udføre havne- og skibsrelaterede tjenester effektivt og billigere med generelt lavere omkostninger for havnens brugere, kan det bemærkes, at lovforslaget alene vedrører muligheden for at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester.

Det bemærkes, at ved kommunernes valg af havnenes organisationsform, som henholdsvis kommunale selvstyrehavne eller helt eller delvist ejede kommunale aktieselskabshavne, har kommunen frivilligt sat grænserne for de aktiviteter, som havnene må deltage i. En privatretligt organiseret havn vil ikke efter havneloven have begrænsede aktivitetsmuligheder.

For så vidt angår Danske Havnes henvisning til direktivforslaget om adgang til markedet for havnetjenester, kan det oplyses, at forslaget er fremsat af Kommissionen. Tidspunktet for vedtagelsen og ikrafttræden af direktivet kan der ikke siges noget om.

Direktivforslaget indebærer, at leverandører af havnetjenester i havne har frihed til at levere havnetjenester i henhold til bestemmelserne i direktivet. Havnetjenester er beskrevet i direktivforslaget, og leveres til en havns brugere mod betaling.

Direktivforslaget gælder for alle havne eller havnesystemer, der er beliggende på en medlemsstats område, og som er åbne for almindelig kommerciel søtrafik, såfremt godsomsætningen i den enkelte havn i de foregående tre år har været på mindst 1,5 mio. tons gods og/eller 200.000 passagerer.

Til Danske Havnes bemærkninger om, at der ikke er givet nogen begrundelse for størrelsesgrænsen, skal anføres, at ved alene at give mulighed for dispensation til de største havne opnås, at en dispensation kan gives til netop de havne, der siden havnelovens ikrafttræden pr. 1. januar 2000 har givet udtryk for utilfredshed med den eksisterende ordning. Ingen andre havne har fremsat bemærkninger i den anledning.

Samtidig opnås ved en begrænset dispensationsmulighed, at markedet for skibsrelaterede hjælpetjenester ændres under kontrollerede former, der muliggør, at de private operatører, som i dag udfører disse tjenester, vil kunne tilpasse deres eget udbud af tjenester.

En generel tilladelse for havne til at udføre disse hjælpetjenester indebærer en risiko for, at private selskaber bliver udkonkurreret af kommunalt etablerede driftsselskaber. Det kan i realiteten indebære en risiko for, at det samlede marked for skibsrelaterede hjælpetjenester bliver reduceret eller ændret så omfattende, at det eksisterende marked for skibsrelaterede hjælpetjenester reduceres, så også de havne, som i dag har et velfungerende system, kan risikere at blive berørt.

Afslutningsvis anfører Danske Havne, at tilladelsesperioden i direktivforslaget er 20 år, hvis opgaven kræver investering i bl.a. skibe. Hertil skal bemærkes, at ifølge direktivforslagets artikel 12 er den maksimale gyldighedsperiode 12 år for tilladelser, der involverer mobile aktiver som skibe.

Høringssvaret fra **Danmarks Rederiforening** giver anledning til følgende bemærkninger:

Danmarks Rederiforening finder, at forslaget er et balanceret kompromis, der sikrer, at havnene kan tilbyde en optimal service til kunderne, samtidig med at det sikres, at private operatører ikke kan påføres konkurrenceforvridning fra offentlig side.

Konkret foreslår Rederiforeningen,

1. at en havnemyndighed som en del af en ansøgning skal kunne fremvise, at der har været en grundig diskussion med den eksisterende operatør om at løse en eventuel utilfredsstillende situation.
2. at en del af ansøgningen skal være en bæredygtig forretningsplan på markedsrelaterede betingelser
3. at der ikke må være sammenfald af økonomi/medarbejdere mellem en havn og et bugserselskab uden særskilt og uafhængig fakturering.

#### Kommentarer

For så vidt angår det første punkt, fremgår det af lovforslaget, at det er et krav, at havnens behov for skibsrelaterede hjælpetjenester ikke kan opfyldes.

For så vidt angår det andet punkt, fremgår det af lovforslaget, at et vilkår for havnens deltagelse i et skattepligtigt selskab vil være, at det skattepligtige selskab ikke må give underskud i 3 på hinanden følgende år.

Til tredje punkt skal bemærkes, at lovforslaget fastlægger, at skibsrelaterede hjælpetjenester skal udøves i et skattepligtigt selskab, og aktiviteterne skal udskilles fra den øvrige havnedrift.

Høringssvaret fra **Danske Havnevirksomheder** giver anledning til følgende bemærkninger:

Danske Havnevirksomheder anerkender, at den nuværende lov forfordeler visse havne med grandfathers rights, men stiller spørgsmål ved, om en yderligere kommunalisering er løsningen på problemet. For at sikre, at private havnevirksomheders konkurrenceevne ikke skades, foreslår Danske Havnevirksomheder, at der bl.a. tages højde for at:

- en tilladelse skal specificere, hvilke konkrete hjælpetjenester tilladelsen omfatter, samt at tilladelsen bortfalder, så snart en privat

havnevirksomhed kan tilbyde skibsrelaterede hjælpetjenester på tilfredsstillende vis.

- selskabet skal operere på havnen på samme vilkår som en privat havnevirksomhed. Dette skal ske ved, at alle aftaler om priser mv. gøres offentlig tilgængelige, samt at en privat havnevirksomhed har krav på at få tilbudt at operere på de samme vilkår på havnen.

Endelig peger Danske Havnevirksomheder på, at havnens allerede eksisterende erstatningsansvar over for de private havnevirksomheder i forbindelse med skævvridning af konkurrencen indføres i havneloven.

#### Kommentar

Det vil af en tilladelse fremgå, hvilke hjælpetjenester der er givet tilladelse til. En tilladelse vil med lovforslaget blive meddelt for en periode på op til 5 år.

Det fremgår af bemærkningerne at tilladelser vil blive givet på åbne og ikke diskriminerende vilkår.

Spørgsmålet om havnenes erstatningsansvar vil være omfattet af de almindelige erstatningsretlige regler.

Høringssvaret fra **HTS- Handel, Transport og Serviceerhvervene** indeholder følgende bemærkninger:

HTS støtter generelt indførelse af den foreslåede forsøgsordning, i det omfang den medfører en mere lige konkurrence mellem private og kommunalt ejede havne, og ikke resulterer i offentligt støttet konkurrence fra kommunalt ejede havne mod private udbydere af skibsrelaterede hjælpetjenester.

HTS peger dog på, at skillelinien mellem havnerelateret operatørvirksomhed og skibsrelaterede hjælpetjenester og andre aktiviteter ikke nødvendigvis er klar i lovtæksten. HTS foreslår derfor i lovforslaget § 9 stk. 6, at definitionen på skibsrelaterede hjælpetjenester gøres udtømmende, og at det samme sker for havnerelateret operatørvirksomhed.

#### Kommentar:

Det har ikke været hensigten med lovforslaget at ændre på den i havneloven fra 1999 anvendte terminologi.



Høringssvaret fra **Danmarks Skibsmæglerforening** giver anledning til følgende bemærkninger:

Foreningen finder generelt det danske marked åbent og konkurrencedygtigt, og vil gerne støtte aktiviteter, der har til formål at gøre havnene endnu mere konkurrencedygtige.

Skibsmæglerforeningen finder ikke, at lovforslaget vil få betydning for konkurrencesituationen imellem kommunale og private havne, da der ikke findes private havne, der i nævneværdigt omfang modtager offentlig trafik.

Foreningen finder at det fremsatte forslag vil kunne medføre en ændret konkurrencesituation for de private aktører i danske havne. Skibsmæglerne anfører, at en ny aktør, dels vil være en direkte konkurrent og samtidig via et moderselskab at udføre en lang række myndighedsopgaver og fastlægge havnens priser.

Danmarks Skibsmæglerforening bemærker, at det er baggrunden for, at EU forslaget til havnedirektiv er imod udvidelser af havnens muligheder, men derimod søger at tvinge havnene til at sikre private operatører råderum.

#### Kommentar

Det fremgår af lovforslaget, der alene kan gives en tilladelse, såfremt havnens behov for skibsrelaterede hjælpetjenester ikke kan opfyldes.

Derved sker der ingen ændring i de private operatørers råderum.