



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 24. maj 2005
J.nr. : 300-9

Trafikudvalget har i brev af 6. maj 2005 stillet mig følgende spørgsmål 20 (L 143 - Bilag 4 og 6), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 20:

"Ministeren bedes kommentere henvendelserne af 3. og 17. maj 2005 fra Danmarks Skibsmæglerforening, jf. L 143 – bilag 4 og 6."

Svar:

For så vidt angår bemærkningen fra Danmarks Skibsmæglerforening om præcisering af, at lovforslaget alene vedrører skibsrelaterede hjælpetjenester fremgår det af lovforslagets uddybende forklaring til overskriften, at der er tale om "Skibsrelaterede hjælpetjenester".

Havnelovens § 20, stk.2. omtaler også i dag skibsrelaterede hjælpetjenester som "herunder lodsning, bugsering og trosseføring". Lovforslaget ændrer ikke på dette.

Lovforslaget ændrer heller ikke på havnelovens skelnen mellem skibsrelaterede hjælpetjenester og havnerelateret operatørvirksomhed.

Jeg finder derfor ikke behov for yderligere præciseringer af lovforslaget.

For så vidt angår bemærkningen fra Danmarks Skibsmæglerforening om prissætningen på havnenes infrastrukturydelser, har jeg indhentet en udtalelse fra Konkurrencestyrelsen, der i sit svar henviser til Havneudvalgets betænkning fra august 1998, hvor spørgsmålet også blev behandlet.

Det fremgår betænkningens kapitel 9.4, side 80, 2. og 3. afsnit, at:

"I tilfælde af misbrug vil konkurrencelovens forbud i § 11 gælde, når der foreligger dominans. Det vil således være forbudt for såvel private som offentlige havne at flytte midler fra monopolaktiviteter til konkurrenceudsatte aktiviteter. En havn ejet af f.eks. en forsyningsvirksomhed vil således

ikke have ret til at overføre midler fra sin monopoldel til eventuelle konkurrenceudsatte aktiviteter.

Herudover vil andre former for konkurrenceretlig misbrug i form af forskelsbehandling som følge af havnens dominerende stilling på tilsvarende vis være forbudt efter konkurrenceloven, ... ”.

Danmarks Skibsmæglerforening bemærker, at det er afgørende, at der er en fuldstændig adskillelse imellem havnens økonomi samt bemanning og det selskab, hvori den konkrete skibsrelaterede hjælpetjeneste drives, således at konkurrenceforholdene ikke forrykkes.

Det bemærkes, at det af lovforslaget fremgår, at skibsrelaterede hjælpetjenester skal udøves i et skattepligtigt selskab, og aktiviteterne skal udskilles fra den øvrige havnedrift i et selvstændigt selskab.

For så vidt angår bemærkningen fra Danmarks Skibsmæglerforening, hvorefter foreningen ingen indvendinger har mod en lavere tærskel for godsomsætning for at kunne deltage i forsøgsordningen, skal jeg henvise til, mit svar på Trafikudvalgets spørgsmål 4, hvorefter jeg er indstillet på at fremsætte ændringsforslag til lovforslaget således, at grænsen i lovforslaget på 3 mio. tons gods sænkes til 1,5 mio. tons.

Jeg har ikke yderligere bemærkninger til henvendelsen fra Danmarks Skibsmæglerforening.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen