



Trafikudvalget  
Folketinget

MINISTEREN

Dato 24. maj 2011  
J. nr. 2011-1694

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 26. april 2011 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra udvalget.

Spørgsmål nr. : 1169

Ministeren bedes kommentere notatet fra Hanstholm Havn om udvidelse af havnen, jf. TRU alm. Del – bilag 285.

Svar:

I TRU alm. Del – bilag 285 præsenteres Hanstholm Havns udviklingsplaner, der i alt vil indebære en investering på op mod 970 mio. kr.

Jeg finder det generelt meget positivt, at danske havne arbejder aktivt med den fremtidige udvikling af havnearealerne. Havnene spiller en central rolle som infrastrukturknudepunkter mellem land og sø, men er i lige så høj grad dynamiske erhvervsområder – ikke mindst i yderområderne af Danmark.

Hanstholm Havn spiller i den forbindelse en vigtig rolle i forhold til erhvervsudviklingen på Vestkysten, og det er godt at se, at man har fokus på, hvordan havnens kernekompetencer kan udvikles fremadrettet. Forligsparterne anerkendte dette i forbindelse med transportaftalen 'Bedre Mobilitet' af 26. november 2010 og havnepakke II, hvor man afsatte en ramme til udvidelse af havneanlæg i Hanstholm på 30,0 mio. kr.

I bilaget TRU alm. del – bilag 285 beskrives en organisationsmodel, hvor staten og Thisted Kommune sammen etablerer et udviklingsselskab og driftselskab, med henblik på at opnå delt risikoafdækning og medfinansiering. Denne model giver anledning til følgende foreløbige, generelle betragtninger.

Havneloven sonderer i udgangspunktet klart mellem havne, hvor staten har ansvar for finansiering og drift (statshavne), og øvrige havne, der enten har en form for kommunalt ejerskab (kommunal havn, kommunal selvstyrehavn eller kommunalt ejet aktieselskab) eller er organiseret på privatretligt grundlag.

For havnene på den jyske vestkyst – herunder Hanstholm Havn – gælder det særlige forhold, at man ved overdragelsen af statshavnene til de respektive kommuner aftalte, at staten fortsat skulle varetage - og afholde udgifter til - naturbetingede opgaver i havnene, såsom oprensning, vedligeholdelse af ydermo-



ler m.v. Dette som konsekvens af at udgifterne hertil er højere for vestkysthavnene end for de øvrige danske havne. Staten ønskede dermed at sidestille vestkysthavnene økonomisk/forretningsmæssigt med de øvrige havne i Danmark.

Det var dog samtidigt et princip i aftalen, at havnen herudover selv skulle være økonomisk ansvarlig for driften af havnen i øvrigt. Det skal ses i lyset af, at et grundlæggende hensyn i havneloven er at sikre videst mulig konkurrence mellem danske havne om udbuddet af havneydelser. Havnelovudvalget, der netop har afleveret en fælles betænkning om behovet for ændringer af havneloven, betoner i den forbindelse, at der er en lige, fri og åben konkurrence på havnene samt, at havnene er i en sund intern konkurrence med hinanden i Danmark.

Det vurderes ikke at være i decideret modstrid med havneloven, at staten går ind i en kommunal aktieselskabshavn som medaktionær og -ejer, men det vil være en konstruktion, som bryder med princippet om konkurrence på udbuddet af havneydelser, idet statens engagement vil give den pågældende havn adgang til mere fordelagtige lån end andre havne.

I forlængelse heraf må det forventes, at en række spørgsmål vedrørende statsstøtte og evt. konkurrenceforvridende konsekvenser af statens engagement i havnes udviklingsplaner vil skulle afklares nærmere, inden der i givet fald kan tages stilling til statslig medvirken til risikodækning og medfinansiering.

Hanstholm Havns forslag til risikoafdækning og medfinansiering af udviklingsplanerne er lagt til rette med inspiration fra tidligere projekter hvor staten har samarbejdet med henholdsvis Københavns Kommune (Metro og Ørestad) og Aarhus Kommune (Letbanen). Fælles for disse projekter er imidlertid, at der har været tale om generelle infrastrukturprojekter der har haft til hensigt, at fremme udviklingen og brugen af den kollektive trafik. Der er ikke tidligere eksempler på statsligt engagement i risikoafdækning og medfinansiering af havneudviklingsprojekter ud fra den model som Hanstholm Havn foreslår. Såfremt staten etablerer et samarbejde med Hanstholm Havn herom, må det forventes, at andre danske havne vil finde et lignende statsligt engagement relevant i tilsvarende projekter.

I forlængelse heraf vil jeg påpege, at sådanne projekter i sagens natur indebærer et forholdsvist omfattende økonomisk engagement fra statens side. Beslutning om et sådan engagement vil naturligvis kræve, at forligskredsen inddrages i overvejelserne om statens eventuelle medvirken, da der ikke på nuværende tidspunkt afsat midler, der kan finde anvendelse i forbindelse med projektet.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt