

NOTAT

## Høringsnotat – høring af forslag om havneloven

Dato  
J. nr. 2011-1872

### 1. Indledning

Kystdirektoratet og Transportministeriet har i perioden den 11. august – 24. august 2011 haft forslag til lov om ændring af lov om havne i høring hos relevante organisationer og offentlige myndigheder. Lovforslaget har også været offentliggjort på høringsportalen.

Følgende organisationer og myndigheder mv. har været hørt:

Danmarks Rederiforening, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), DI Transport, Fælles Fagligt Forbund 3F, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danmarks Skibsmæglerforening, Landbrug og Fødevarer, Danske Regioner, Trafikselskaberne i Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT), Datatilsynet, Færøernes Landstyre, Grønlands Selvstyre, 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

## **2. Høringssvar med bemærkninger**

Transportministeriet har modtaget 14 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene.

I afsnit 3 sammenfattes ændringerne i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring.

Høringssvarene har navnlig vedrørt følgende emner, hvor Transportministeriets bemærkninger fremgår i kursiv:

### **2.1 Generelle bemærkninger**

Danmarks Rederiforening, Dansk Erhverv, Dansk Metal, KL og Danske Havne tilslutter sig generelt lovforslaget med henvisning til, at lovforslaget følger Havnelovudvalgets betænkning.

### **2.2 Anvendelse af havnearealer**

Danmarks Skibsmæglerforening er tilfredse med, at havnearealer skal prioriteres til aktiviteter, der understøtter søtransport. DI Transport og Danske Havnevirksohmheder finder det positivt, at havnearealer skal prioriteres til havnerelaterede aktiviteter.

Danske Havne og KL påpeger, at prioriteringen af havnearealer til de beskrevne formål ikke må forhindre, at havnen kan sælge udtjente havnearealer, således at provenuet herfra kan bruges til nye og mere moderne havnearealer.

*Det noteres i lovforslaget, at der i lighed med den hidtidige retstilstand kan ske frasalg af arealer med henblik på at anvende provenuet til mere moderne og effektive havnearealer. Transportministeriet noterer i den henseende, at Havnelovudvalget i betænkningen angiver, at det er fornuftigt, at der er en vis dynamik i havnene omkring køb og salg af arealer.*

### **2.3 Investeringer i landarealer (ikke-tilstødende arealer)**

Aalborg Havn A/S finder, at der er for mange begrænsninger i forhold til det foreslåede.

*Forslaget følger efter Transportministeriets vurdering Havnelovudvalgets betænkning.*

Danmarks Skibsmæglerforening finder, at der bør være begrænsninger for hvor langt væk sådanne arealer må ligge fra havnen.

*Det præciseres i lovforslaget, at arealerne skal ligge inden for en relativ begrænset afstand til havnen, således at arealerne kan indgå som en naturlig forlængelse af havnens virksomhed til gavn for havnens brugere.*

### **2.4 Muligheder for økonomisk samarbejde mellem havnene**

Aalborg Havn A/S finder, at de muligheder, der følger af, at havnene kan indgå økonomisk samarbejde med andre havne, er for begrænsende.

*Transportministeriet bemærker, at grænserne for, hvilke forretningsmuligheder havnene kan varetage, er givet i henhold til Havnelovudvalgets anbefalinger.*

Danmarks Skibsmæglerforening finder, at en udvidelse af en havns mulighed for at indgå i økonomisk samarbejde med andre havne om drift og udvikling af faciliteter og indkøb af services vil være en alvorlig trussel mod private virksomheder.

*Transportministeriet henviser til Havnelovudvalgets betænkning, hvori det anbefales, at "havnene får mulighed for økonomisk samarbejde på tværs af havnene i – og drift af – tjenester, infrastruktur mv. inden for de rammer, som havnene i henhold til deres valg af organisationsform giver".*

*Det vurderes generelt, at muligheden for at indgå denne typer af samarbejder med andre havne vil skabe mere købekraftige enheder til gavn for konkurrencesituationen generelt og dermed også for havnene og havnenes brugere.*

Danske Havne og KL finder, at det bør præciseres, at havnene kan samarbejde om både indkøb af varer og tjenesteydelser.

*Det præciseres i lovforslaget, at havnene kan indgå økonomiske samarbejder om varer og tjenesteydelser. Transportministeriet lægger til grund for ændringen, at der i Havnelovudvalgets betænkning er angivet eksempler på, at havnene skal have mulighed for at indgå samarbejde om tjenester (drift af havnebåde) og indkøb af varer (edb-systemer og indkøb af havnebåd).*

## **2.5 Friere rammer for aflønning af havnebestyrelsesmedlemmer**

Danske Havne støtter, at der gives friere rammer for havnebestyrelsens sammensætning og honorarer.

Danmarks Skibsmæglerforening støtter ligeledes de friere rammer for bestyrelsens sammensætning men udtrykker samtidigt ønske om, at det tydeliggøres, at havnebestyrelsen udgøres af andre end medlemmer fra kommunalbestyrelsen.

DTL finder, at det bør sikres, at en rimelig andel af posterne i en havnebestyrelse skal besættes af havnens interessenter inden for det private erhvervsliv.

*Lovforslaget ændres således, at hjemlen til, at transportministeren kan fastsætte regler for vederlag til bestyrelsesmedlemmer i kommunale selvstyrehavne, bevares. Transportministeriet har på den baggrund til hensigt at ændre bekendtgørelse om vederlag mv. til bestyrelsesmedlemmer i kommunale selvstyrehavne med henblik på at gennemføre Havnelovudvalgets anbefalinger på dette punkt.*

*Det præciseres endvidere i bemærkningerne, at bestyrelsesmedlemmer bør udpeges i henhold til samfunds- ledelses- og forretningsmæssige hensyn.*

## 2.6 Udvidelse af kommunale selvstyrehavnes og aktieselskabshavnes forretningsmuligheder

Foreningen af Lystbådehavne I Danmark ønsker det præciseret, at udvidelsen af forretningsmulighederne ikke åbner mulighed for, at kommunale selvstyrehavne og kommunale aktieselskabshavne kan drive lystbådehavn, sådan som det er tilfældet i dag.

*Det præciseres i bemærkningerne til lovforslaget, at udvidelsen af de forretningsmæssige beføjelser ikke omfatter muligheden for at drive lystbådehavn. Dette vurderes at være i overensstemmelse med Havnelovudvalgets anbefalinger, der ikke nævner dette som et område, hvor erhvervshavnene skal have udvidede beføjelser i forhold til den gældende lovgivning.*

FOA finder det kritisabelt, at opgaver skal sendes i udbud, og at private aktører har fortrinsret til at udføre opgaverne. Beslutningen om konkurrenceudsættelsen samt vurderingen af, i hvilket regi opgaven bedst løses, bør efter FOA's opfattelse være et lokalt anliggende.

*Det følger af lovforslaget og af Havnelovudvalgets betænkning, at kravet om annoncering samt det forhold at private aktører skal have fortrinsret til at drive visse aktiviteter, alene gælder for de udvidede aktiviteter, som kommunale selvstyrehavne og kommunale aktieselskabshavne med forslaget må varetage.*

*Disse krav gælder ikke for de aktiviteter, som havnene i henhold til den nuværende havnelov må udføre. Dette forhold ændres ikke med det nye lovforslag.*

Danske Havne finder, at § 9, stk. 5, skal udvides, så havnen også kan betjene vognmænd, som havnene i dag betjener med kraner, pakhuse m.v.

*Det følger af lovforslaget, at havnen kan betjene skibe, stevedorer, areallejere m.fl. med de nævnte tjenester. Transportministeriet bemærker, at der ikke er tale om en udtømmende opremsning af, hvem havnene kan betjene.*

Danmarks Skibsmæglerforening finder, at det bør tydeliggøres, hvad havnene under de forskellige organisationsformer må involvere sig i. I den henseende påpeger Danmarks Skibsmæglerforening, at der for visse tjenester, herunder eksempelvis lagerstyring og affaldshåndtering, synes at være usikkerhed omkring, hvad der menes.

*Transportministeriet henviser til, at de angivne eksempler er gengivet fra Havnelovudvalgets betænkning, hvor emnet har været drøftet indgående. Transportministeriet har dog i bemærkningerne præciseret, hvilke kriterier der gælder for de udvidede forretningsmuligheder som kommunale aktieselskabshavne må varetage. For de kommunale selvstyrehavne er der lavet en udtømmende liste over de udvidede forretningsmuligheder i lovteksten.*

Danmarks Skibsmæglerforening, Danske Havnevirksomheder og DI Transport finder ikke, at en udvidelse af de kommunale selvstyrehavnes forretningsmæssige frihedsgrader i henhold til § 9, stk. 6, finder støtte i Havnelovudvalgets betænkning. Danske Havnevirksomheder og DI Transport anfører, at dette kan føre til, at en privat aktør i en

havn kan se sig udkonkurreret af en offentlig aktør i en nabohavn. Ydermere finder Danmarks Skibsmæglerforening, at en aktieselskabshavn kun skal kunne varetage sådanne opgaver, hvis Transportministeriet meddeler tilladelse.

*Transportministeriet bemærker hertil, at det i Havnelovudvalgets betænkning er angivet, at udvalget anbefaler, at "Kommunale aktieselskabshavne gives i begrænset omfang, og hvor aktiviteterne ikke håndteres af private aktører, øgede forretningsmuligheder fx til investering i transportcentre under nærmere definerede vilkår"*

*I betænkningen er det for så vidt de udvidede forretningsmuligheder tillige angivet, at:*

*"Udvalget foreslår samtidigt, at det undersøges, hvilke af disse forretningsområder havne med en anden organisationsform kan bemyndiges til at varetage under samme hensyntagen til de konkurrenceretslige regler mv."*

*Transportministeriet har lagt disse anbefalinger/forslag fra Havnelovudvalgets betænkning til grund for det udarbejdede lovforslag. I forhold til det oprindelige lovforslag er der indsat en udtømmende liste over, hvilke aktiviteter en kommunal selvstyrehavn kan varetage. De udvidede forretningsmuligheder for kommunale aktieselskabshavne fastholdes i overensstemmelse med Havnelovudvalgets betænkning.*

*For så vidt angår Danmarks Skibsmæglerforenings synspunkt om, at en (aktieselskabs-)havn skal søge Transportministeriet om tilladelse til at drive en given aktivitet bemærkes det, at Havnelovudvalget ikke anbefaler en sådan procedure, men at udvalget alene henviser til, at der skal annonceres efter private aktører ved opgaver på 500.000 kr. eller derover, før havnen kan varetage opgaven. Dette er lagt til grund for lovforslaget.*

Danmarks Skibsmæglerforening finder, at en tilladelse til at drive de i § 9, stk. 6, angivne aktiviteter kun skal gælde for aktiviteter, der finder sted i egen havn og ikke i andre havne.

*Lovforslaget giver generelt øgede mulighed for at indgå i økonomisk samarbejde, men forslaget åbner ikke for, at den enkelte havn kan drive de udvidede forretningsmuligheder aktiviteter i andre havne, uden at de pågældende havne deltager i det selskab, som skal drive aktiviteten. I det omfang to eller flere havne udnytter muligheden for at indgå i et sådant selskab, kan aktiviteten således kun udføres i de havne, som indgår i samarbejdet. Såfremt en privat aktør giver tilsagn om at drive aktiviteten i den ene havn, skal denne havn udtræde af selskabet med henblik på at lade den private aktør forestå aktiviteten. Dette præciseres i bemærkningerne.*

Danmarks Skibsmæglerforening og DTL finder, at det skal indskærpes, at det selskab, der driver de nye aktiviteter, skal drives på markedsmæssige vilkår.

*Det tilføjes i louteksten, at selskaberne skal drives på markedsvilkår. Det præciseres endvidere i bemærkningerne, hvad der skal indregnes i prisfastsættelsen af selskabets ydelser.*

Danmarks Skibsmæglerforening finder, at teksten 'en given opgave' i § 9, stk. 6, bør erstattes med 'aktivitet', da en aktivitet kan omfatte flere 'givne opgaver'.

*Foreningens forslag er indført i lovteksten, således at begrebet 'aktivitet' bruges konsekvent.*

Danmarks Skibsmæglerforening finder, at pligten til at annoncere for kommunale aktieselskabshavne også bør omfatte havnerelateret operatørvirksomhed.

*Kommunale aktieselskabshavne kan i henhold til den gældende havnelovs § 10, stk. 3 udføre havnerelateret operatørvirksomhed uden at skulle annoncere eller på anden måde søge tilladelse/opnå dispensation hertil. Det var Havnelovudvalgets anbefaling, at der skete en udvidelse af de kommunale aktieselskabshavnens forretningsmæssige muligheder og ikke en indsnævring. Såfremt en bestemmelse indføres som foreslået af Danmarks Skibsmæglerforening, vil det være en indsnævring af de muligheder, som aktieselskabshavne har i dag.*

Danske Havne, Danske Havnevirksomheder og DI Transport ønsker det præciseret, i hvilke medier havnene skal annoncere efter private aktører, når en havn ønsker at varetage en ny aktivitet. Danske Havnevirksomheder og DI Transport foreslår, at det præciseres, at det skal ske i 'relevante nationale og lokale medier'.

KL opfordrer til, at annoncering efter private aktører kan ske alene på havnens hjemmeside. KL anfører, at dette vil være i overensstemmelse med regeringens afbureaukratiseringsindsats.

*Transportministeriet vurderer, at en annoncering alene på havnens hjemmeside ikke er tilstrækkelig, men at havnen skal annoncere bredere efter mulige private aktører, herunder i relevante nationale og lokale medier. Dette er præciseret i lovforslaget.*

Danmarks Skibsmæglerforening og Danmarks Rederiforening finder, at der skal annonceres efter private aktører, så snart den årlige omsætning for en aktivitet, der udføres i henhold til § 9, stk. 6, overstiger 500.000 kr.

*Dette fremgik af bemærkningerne til lovforslaget, men er nu yderligere præciseret i lovteksten.*

Danmarks Rederiforening finder, at pligten til at annoncere hvert femte år efter bemærkningerne til § 9, stk. 6, bør fremgå af lovteksten.

Danske Havnevirksomheder og DI Transport ønsker at forkorte annonceringsperioden på hvert femte år og/eller præcisere, at der skal foretages en annoncering, hvis en aktivitet vokser til over 500.000 kr. i årlig omsætning.

*Transportministeriet bemærker, at den femårige periode for annoncering er fastsat efter Havnelovudvalgets betænkning.*

*Transportministeriet er enig i, at det af lovtæksten skal fremgå, at der er pligt til at gentage annonceringen hvert femte år. Pligten til gentagen annoncering gælder, når havnen efter en tidligere annoncering selv udøver aktiviteten.*

Danmarks Skibsmæglerforening finder, at det skal være klart, at en havn skal afstå fra at varetage en opgave, der udføres i henhold til § 9, stk. 6, med meget kort varsel. Danske Havnevirksomheder og DI Transport peger på en frist på en måned, ligesom man finder det relevant at nævne, at EU-traktatens ord om åbenhed, transparens, ligebehandling, etc. skal respekteres.

*Det tydeliggøres, at havnen skal afstå fra at varetage de nævnte aktiviteter inden for en rimelig frist under hensyntagen til, at afståelsen ikke må medføre u hensigtsmæssige tab for havnen.*

*Transportministeriet lægger generelt til grund for lovforslaget, at gældende lovgivning skal overholdes af de selskaber, der skal varetage de givne aktiviteter.*

Danske Havne og KL foreslår, at selskabsdannelsen i henhold til § 9 stk. 6 gøres så fleksibel som mulig, således at den enkelte havn selv kan finde sin form inden for selskabslovens rammer.

*Det præciseres i lovforslaget, at de nye aktiviteter skal drives i et selskab og ikke en enhed. Det præciseres ydermere, at selskabsloven finder anvendelse for de selskaber, som kan drive de udvidede forretningsmuligheder.*

## **2.7 A/S Havnes muligheder for at investere i udenlandske havneanlæg og – faciliteter**

Aalborg Havn A/S finder, at forslaget er for restriktivt, og at det vil begrænse i forhold til den nuværende retstilstand.

*Formålet med at indføre bestemmelsen er i henhold til Havnelovudvalgets anbefalinger at give de kommunale aktieselskabshavne en hjemmel i havneloven til at foretage begrænsede investeringer i udenlandske havneanlæg- og faciliteter.*

Danske Havne støtter forslaget om at give aktieselskabshavnene mulighed for at investere op til 15 pct. af egenkapitalen i udenlandske havneanlæg og havnefaciliteter.

Danmarks Skibsmæglerforening, Danske Havnevirksomheder og DI Transport finder, at satsen på 15 pct. for, hvor stor en andel af havnens egenkapital, der må anvendes til udenlandske investeringer er for høj. Der peges i stedet på en grænse på 10 pct.

*Transportministeriet henviser til, at det i henhold til Havnelovudvalgets betænkning er anført, at ”Der skal pålægges en begrænsning for havnens samlede udenlandske økonomiske aktiviteter på 10 – 15 pct. af havnens egenkapital.”*

*Tidligere er det i betænkningen anført, at grænserne for DSBs engagement i udlandet ikke må overstige 15 pct. af DSB's egenkapital, hvilket udvalget finder er en rimelig grænse for denne type investeringer.*



## **2.8 Klageadgang**

Danske Havne, Danske Havnevirksomheder og DI Transport bifalder den foreslåede ændring af klageadgangen.

Danmarks Skibsmæglerforening anbefaler, at 'individuel' i bestemmelsen slettes, så havnens brugere ikke forhindres i at lade deres brancheorganisationer varetage brugernes interesser.

*Transportministeriet bemærker, at bestemmelsen ikke afskærer en interesseorganisation fra at repræsentere en virksomhed i en klageadgang, ligesom dette følger af lovforslagets bemærkninger.*

## **2.9 Udvidelse af perioden fra 3 til 5 år, hvormed kommunale selvstyrehavne og selskaber, der udfører opgaver i henhold til § 9, stk. 6, kan køre med underskud.**

Danmarks Skibsmæglerforening finder, at det for de kommunale selvstyrehavne bør tydeliggøres, at der er tale om underskud på den ordinære drift.

*Det følger af den gældende havnelov, at der er tale om et negativt driftsresultat efter renter, men før afskrivninger. Det er med lovforslaget ikke hensigten at ændre herpå.*

Danske Havnevirksomheder og DI Transport finder, at en grænse på 3 år bør være tilstrækkelig for et selskab, der udfører aktiviteter i henhold til § 9, stk. 6. Danmarks Skibsmæglerforening finder, at der bør ske en indsnævring af perioden for aktiviteter, der ikke er relateret til driften af havnen.

*Som det fremgår af lovforslaget, har Transportministeriet vurderet, at der bør være enslydende krav for de kommunale selvstyrehavne og de nye selskaber, der kan drive de udvidede forretningsmuligheder. Dette under hensyntagen til, at der også for de udvidede forretningsmuligheder kan være tale om større investeringer, som vil kunne medføre et underskud i en længere periode, inden investeringen begynder at skabe overskud.*

## **2.10 Øvrige forhold**

Danmarks Skibsmæglerforening anbefaler, at det i havneloven fastsættes, at der skal etableres lokale havneråd.

*Transportministeriet konstaterer, at det i Havnelovudvalgets betænkning er angivet, at etableringen af lokale havneråd ikke er en del af de anbefalinger, som udvalget er kommet med i henhold til ændringer af havneloven.*

Danmarks Skibsmæglerforening finder, at ordet 'mægler' bør udskiftes med 'skibsmægler', så det tydeliggøres, hvad der er hensigten.

*Det bemærkes hertil, at udtrykket skibsmægler og skibsmæglervirksomhed nu anvendes konsekvent i bemærkningerne til lovforslaget.*



DTL finder generelt, at det er uhensigtsmæssigt, at en kommune kan bestemme over infrastruktur til og fra en større havn.

*Transportministeriet bemærker, at havneloven ikke regulerer dette forhold.*

Danske Havnevirkksomheder og DI Transport stiller sig tvivlende overfor forslaget om ophævelse af § 8, stk. 3, da denne sætter en standard for omdannelse af kommunale havne. Man ønsker enten at bevare bestemmelsen eller indføre en anden bemærkning om, hvornår en havn anses for at være i konkurrence.

*Det bemærkes, at den pågældende bestemmelse gav kommunalbestyrelsen mulighed for at omdanne en kommunal havn til en anden af havnelovens organisationsformer, når den pågældende havn havde en vis omsætning. Med det nye forslag gøres det frit for kommunerne at vælge, hvornår dette skal ske. Hensigten hermed er at give kommunerne friere rammer for at vurdere, hvornår en havn er i en konkurrencesituation og dermed vælge en organisationsform, der understøtter den enkelte havns drift og udviklingsmuligheder bedst muligt. Dette vurderes også at være til gavn for havnens brugere.*

*Det bemærkes dog samtidig, at havneloven fortsat har en mekanisme, der indebærer, at en selvstyrehavn skal overgå til at være en kommunal havn, hvis den løbende har kørt med underskud i en 5-årig periode. Det vil således fortsat være en begrænsning i forhold til den valgte organisationsform.*

### **3. Ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring**

Transportministeriet har foretaget en række ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring.

I substansen er følgende ændret:

Det indføres i bemærkningerne til de relevante bestemmelser, at der i henhold til vurderingslovens § 7, stk. 5, skal ske ejendomsvurdering for de arealer og bygninger, der ikke direkte tjener eller er bestemt til at tjene trafikens formål.

Det præciseres i bemærkningerne, at afgrænsningen af havnearealer som hidtil foregår i den kommunale planlægning, der reguleres efter planloven. Havnens udlejning af bygninger og arealer skal således fortsat være i overensstemmelse med anvendelsesbestemmelserne i den kommunale planlægning for området.

Lovforslaget ændres således, at hjemlen til, at transportministeren kan fastsætte regler for vederlag til bestyrelsesmedlemmer i kommunale selvstyrehavne, bevares. Transportministeriet har på den baggrund til hensigt at ændre bekendtgørelse om vederlag mv. til bestyrelsesmedlemmer i kommunale selvstyrehavne med henblik på at gennemføre Havnelovudvalgets anbefalinger vedrørende friere rammer for aflønning af bestyrelsesmedlemmer.

Det præciseres, at lovforslaget ikke er til hinder for, at havnen kan frasælge arealer, som havnen finder, har udtjent sit formål i henhold til prioriteringen. Dette med henblik på bl.a. at sikre, at havnen ved salg af arealer kan anvende midlerne fra salget til at udvikle nye og mere moderne havnearealer.

Det indføres i bemærkningerne, at isbrydning i og umiddelbart ind til havnen, er en opgave, som havnene hidtil uanset organisationsform har udført, som en integreret del af at holde havnenes infrastruktur åben for besejling året rundt.

Det tilføjes i lovtæksten, at havnene også kan indgå i økonomiske samarbejder om indkøb af varer.

Det tilføjes i lovtæksten, at havnene skal annoncere efter private aktører hvert femte år, sådan som det fremgår af bemærkningerne i det udsendte lovforslag. Annonceringen skal gentages hvert femte år, når havnen selv udfører aktiviteten.

Det tilføjes i lovtæksten, at der skal gives private aktører en frist på mindst otte uger til at fremkomme med et skriftligt tilsagn om at udføre en aktivitet på markedsvilkår, som har været annonceret af havnen.

Det præciseres i lovtæksten, at de nye aktiviteter skal drives i et selskab og ikke en enhed. Det præciseres ydermere, at selskabsloven finder anvendelse for de selskaber, som kan drive de udvidede forretningsmuligheder.

Det præciseres i bemærkningerne, at en havn, som deltager i et selskab, der udfører aktiviteter, som private aktører har fortrinsret til, skal udtræde af selskabet, hvis en privat aktør ønsker at udføre aktiviteten i den pågældende havn.

Det indføres i lovtæksten, at såfremt et selskab er blevet opløst grundet 5 års negativt driftsresultat, så skal der særlige forhold til, for at havnen påny kan etablere et selskab med henblik på at udføre samme aktivitet.

Det præciseres i lovtæksten, at kommunale selvstyrehavne samt helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne kun kan drive de udvidede forretningsmuligheder i den pågældende havn. Bestemmelsen åbner op dog samtidig også op for, at flere havne kan gå sammen om at udføre en aktivitet i de pågældende havne. Det præciseres i bemærkningerne, at havnene i så tilfælde skal etablere et fælles selskab. I forlængelse heraf præciseres det, at såfremt en privat aktør giver tilsagn om at udføre aktiviteten i en af havnene, skal den pågældende havn udtræde af selskabet hurtigst muligt med henblik på at lade den private aktør varetage aktiviteten.

De udvidede forretningsmuligheder, som kommunale selvstyrehavne bemyndiges til at varetage, listes konkret og udtømmende op i lovtæksten. Af konkurrencehensyn er der endvidere gennemført begrænsninger i forhold til de aktiviteter, som kommunale selvstyrehavne må varetage.

Kriterierne for, hvilke udvidede forretningsmuligheder kommunale aktieselskabshavne må varetage, er præciseret i lovtæksten og bemærkningerne.

Af konkurrencehensyn præciseres det i lovtæksten, at de selskaber, der kan varetage de udvidede forretningsmuligheder, som kommunal selvstyrehavne og kommunale aktieselskabshavne bemyndiges til at varetage, skal drives på markedsvilkår. Det er endvidere præciseret i bemærkningerne, hvad der skal indregnes i prisfastsættelsen af selskabets ydelser.

Af konkurrencehensyn tilføjes det i lovtæksten, at kommunen ikke kan yde nogen form for økonomisk støtte til det selskab, der kan udøve de udvidede forretningsmuligheder, som kommunale selvstyrehavne og kommunale aktieselskabshavne bemyndiges til at varetage. Det tilføjes desuden, at den kommunale selvstyrehavn og den kommunale aktieselskabshavn udover det oprindelige kapitalindskud også afskæres fra at yde tilskud, lån eller på anden vis hæfte for gæld i det selskab, der kan udøve de udvidede forretningsmuligheder, som havnene bemyndiges til at varetage. En tilsvarende begrænsning er tilføjet for selskaber etableret af helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne med henblik på varetagelse af de udvidede forretningsmuligheder samt ved investeringer i udenlandske havne.

Det præciseres i lovtæksten, at kommunale aktieselskabshavne kan investere i udenlandske havne med op til 15 pct. af selskabets egenkapital med henblik på at forbedre og effektivisere havnens egen udvikling og drift .

Det indføres i bemærkningerne, at der i 2015 gennemføres en evaluering af de erfaringer, der opnås med at udvide forretningsmulighederne for både kommunale selvstyrehavne og kommunale aktieselskabshavne.