



Danish Shipbrokers' Association
Amaliegade 33B
DK-1256 København K

Til Transportudvalget

Folketinget
Christiansborg
1240 København K

24. januar 2012

L 62 Forslag til lov om ændring af lov om havne

Vi henviser til ovennævnte lovforslag, som vi finder på flere områder støtter op om de anbefalinger, som Havnelovudvalget fremsatte.

Imidlertid er der også områder, hvor lovforslaget går ud over Havnelovudvalgets anbefalinger og vi finder det af stor vigtighed, at disse forhold tages i betragtning i det videre arbejde med lovforslaget.

For Danmarks Skibsmæglerforening er de vigtigste punkter, at

- Havnearealerne prioriteres til erhvervsmæssige formål, der støtter maritime transport
- Selvstyrehavnene skal ikke have mulighed for at udføre konkurrenceudsatte aktiviteter.
- Havne og væsentlige havnearealer af regional eller national betydning skal ikke kunne nedlægges eller afhændes uden Transportministeriets godkendelse.
- Havnelovens primære formål er at sikre, at havnene har de muligheder, der er nødvendige for at understøtte erhvervet og de maritime transport. Havnene skal være forvaltere af infrastrukturforvaltere og dermed have ansvar for en velfungerende havneinfrastruktur og sikre operatørerne de optimale rammer.

I Danmarks har vi mange gode og effektive erhvervshavne og Danmarks Skibsmæglerforening ønsker at sikre dem de bedste udviklingsmuligheder, ligesom det skal sikres, at der også i fremtiden er mulighed for at udbygge maritime transport til og fra Danmark.

Vi vedlægger vort notat, hvor vi uddyber vore synspunkter yderlige

Vi vil gerne uddybe vore synspunkter for Transportudvalget og håber, at vi kan imødekommes i vor anmodning om foretræde for udvalget for en personlig fremlæggelse af de mange private shippingvirksomheders anbefalinger til en fremtidig havnelov.

Med venlig hilsen

Allan Houtved

Brancheforening for Skibsmæglere, Linieagenter, Skibsklarerings- og Befragtningsvirksomheder,
Køb- og Salgsmæglere, Operatørvirksomheder samt Ship Management firmaer.



Member of The Baltic and
International Maritime Council
(BIMCO)



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



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

L 62 Forslag til lov om ændring af lov om havne

I maj 2011 blev der af et enigt Havnelovudvalg udgivet en betænkning, der bl.a. indeholdt 12 konkrete anbefalinger.

Havnelovudvalget blev nedsat efter et langvarigt og kraftigt pres fra Danske Havne, der finder, at den nuværende havnelov indeholder begrænsninger for de offentlige havne og Danske Havne argumenterede bl.a.:

... vi kan forsøge at skabe ny udvikling og effektivisere. Det sidste er havnene meget optaget af: Hvordan kan vi hjælpe vores kunder til en bedre forretning. Både de kunder vi har, og de, der meget gerne skal opdage fordelene ved at kombinere transportformerne og sejle flere varer.

... Når havne og virksomheder samarbejder, "stjæler" de ikke forretning fra hinanden. Tværtimod. Aktiviteten stiger, og der bliver mere forretning til hver.

... Havnene er forpligtede til at få mest muligt ud af de store investeringer, der er lagt i infrastrukturen. Det skal komme erhvervslivet til gavn. Derfor skal havnene have bedre muligheder for at optimere driften og understøtte erhvervslivet. Ved at samarbejde kan kræfterne forenes, og ideer realiseres. Vi kan i fællesskab gøre kagen større og skabe vækst for alle.

Havnelovudvalget behandlede mange af de forhold og ønsker, som havnene og brugerne fandt relevante i forbindelse med at nå det fælles mål "at gøre kagen større".

Betænkningens anbefalinger var resultatet af adskillige kompromisser, der blev indgået, for at sikre stabile og langvarige forhold på et område, der i mange år har lidt under mange udfordringer fra de kommunale interesser. Det var en forudsætning og af afgørende vigtighed, at der blev fundet et kompromis, der kunne sikre ro på området og dermed for de private aktører tillid til fortsatte investeringer. I den nuværende havnelov, der er fra 1999, er der efterfølgende 3 gange foretaget ændringer og dette er i modstrid med erhvervets ønsker om langvarige og stabile rammebetingelser.

Vi finder det af stor betydning, at den påtænkte ændring af havneloven har som mål at "gøre kagen større" og reflekterer Havnelovudvalgets ønsker og henstillinger og ikke ændrer rammebetingelserne, udover hvad der anføres i betænkningen, til skade for en åben og lige konkurrence og dermed hæmmer brugernes investeringslyst.

Dette fremgår også tydeligt af betænkningen, hvor det anføres, at det er helt afgørende for udvalget, at udvidede forretningsmuligheder for havnene alene gives på et grundlagt, hvor det giver havnen mulighed for aktiviteter, der er til gavn for havnens brugere og på en måde, hvor havnene ikke kommer i konkurrence med havnens brugere (side 43).

I august 2011 udsendte Transportministeriet forslag til lovændring i høring med en høringsfrist på blot 10 arbejdsdage. Danmarks Skibsmæglerforening indsendte hørings svar den 24. august og til orientering vedlægges dette som bilag 1.

Det nu fremsatte Lovforslag L 62 adskiller sig i betydelig grad fra såvel betænkningen som det tidligere udsendte høringsmateriale og det er vores opfattelse, at der er tale om så væsentlige ændringer, at der med fordel kunne have været gennemført en fornyet høring inden folketingets behandling af lovforslaget.

Havnenes aktivitetsområde

Betænkningen anfører, at det kun for de kommunale aktieselskaber og kun i begrænset omfang, skal være mulighed for øgede forretningsmuligheder under nærmere definerede vilkår og kun, hvor aktiviteten ikke håndteres af private aktører.

For de kommunale havne og kommunale selvstyrehavne anbefalede udvalget, at der blev foretaget en undersøgelse af de konkurrenceretlige konsekvenser, herunder også statsstøtte- og udbudsregler, inden en udvidelse af forretningsmulighederne blev overvejet.

I ”Høring af forslag til Lov om ændring af lov om havne” der blev udsendt af Transportministeriet den 11. august 2011, var dette fremhævet under ”Almindelige bemærkninger” pkt. 3 afsnit 8.

I det fremsatte lovforslag er de øgede forretningsmuligheder udvidet til også at gælde kommunale selvstyrehavne jvf. § 9 stk. 6. Dette er imod anbefalingerne fra et enigt havnelovudvalg.

Vi noterer fra bl.a. Jyllandsposten den 24. januar, at Niels Rytter, en af landets førende eksperter inden for konkurrenceret, har foretaget en uvildig juridisk vurdering af det fremlagte lovforslag til ændring af havneloven og denne vurderingen viser, at der er konkurrenceretlige problemer i lovforslaget, der eventuelt også er i modstrid med EU's regler.

Fra flere sider fremhæves det, at dette kan påføre de private virksomheder en urimelig konkurrence fra offentlige aktører og der er tale om en fundamental ændring i hele forretningsområdet. Forslaget forholdet finder hverken støtte i betænkningen, høringsmateriale eller hørings svar.

Vedrørende A/S havnes mulighed for at påtage sig aktiviteter jf. § 9 stk. 7, såfremt den pågældende aktivitet ikke udbydes af private, så er det vigtigt, at dette kun sker efter forudgående annoncering efter private aktører. Ligeledes skal det indskræpkes, at dette alene må ske på åbne, fair og markeds-mæssige vilkår, så der ikke kan opstå urimelig konkurrence. Pligten til forudgående annoncering bør også omfatte havnerelateret operatørvirksomhed og dette kunne med fordel suppleres med en bestemmelse om, at der skal indhentes forudgående tilladelse fra Transportministeriet, hvis havnen ønsker en sådan udvidelse af aktiviteterne.

I lovforslaget § 10, stk. 5 anføres ”Udøvelse af de i stk. 4 nævnte aktiviteter er betinget af...”. Denne forudsætning bør også gælde aktiviteterne nævnt i § 10 stk. 3 og derfor bør § 10 stk. 5 udvides med en henvisning til stk. 3.

Der har været adskillige situationer, hvor havnene har givet udtryk for et ønske om at udføre skibsmægler-virksomhed, rederidrift og andet og det kan med fordel tydeliggøres i bemærkningerne til loven, at havnene (og disses selskaber) ikke må involvere sig i befragtning af skibe, involvere sig i linieagentur, klarering af skibe, optræde som skibsmæglere i forbindelse med køb og salg af skibe, operation af skibe, Ship Management.

Hvis havnene tillades at konkurrere med de private virksomheder, så vil dette medføre en ændret konkurrencesituation for de private aktører i danske havne. De vil blive mødt af en konkurrent, der samtidig udfører en lang række myndighedsopgaver og også fastlægger havnens priser. Havnene fastsætter priserne på udlejning af kraner, pakhuse, areallejesatser samt skibs- og vareafgifter og har derved en betydelig indflydelse på omkostningsbilledet.

Hver gang havne forsøger at involvere sig i aktiviteter, der ikke er lovlige, skaber dette stor uro og utryghed i branchen.

Det er vor anbefaling, at havnelovudvalgets anbefaling følges og at udvidelser af havnenes forretningsmuligheder alene overvejes efter en forudgående vurdering af de konkurrencemæssige konsekvenser og en forudgående høring af de relevante parter.

I § 10 stk. 8, hvor det anføres, at havnen skal afstå fra en aktivitet ”indenfor en rimelig frist”, så skal havnen afstå herfra med et klart defineret varsel, så havnen ikke skader den private virksomheds initiativ ved at have en lang sagsbehandlingstid for afståelsen. Dette vil støtte hovedformålet om, at havens aktiviteter skal styrke havnens brugere og den nuværende formulering, hvor der anføres ”rimelig frist” er upræcis og vil give anledning til konflikter, der kan forhindres ved en tydeliggørelse.

Det nuværende forslag, der kan påføre de private brugere konkurrence fra en part, der også er myndighed og administrator af havnen, vil modvirke ønsket om at ”gøre kagen større”.

Investeringer i landarealer

Mere end 75 % af handlen med udlandet går via havnene og der forventes en stigning i de maritime transporter. Det er af afgørende betydning for Danmarks udvikling, at der fremover er tilstrækkelige arealer de nødvendige steder, så transport med skibe fortsat er mulig.

Nogle havne er begrænset i deres udvikling af de omkringliggende byområder og udvalget fandt, at det under visse særlige forudsætninger bør være muligt for havnene, at erhverve areal og bygninger uden for havnens matrikel, som udlejes til f.eks. industrivirksomheder, der anvender havnen, men ikke behøver en kajnær placering.

Det er af største vigtighed, at havnen på disse områder kun kan udøve aktiviteter indenfor rammerne af den valgte organisationsform og som allerede nævnt tidligere, så finder Danmarks Skibsmæglerforening ikke, at de kommunale selvstyrehavnes muligheder for at udøve erhvervsaktivitet skal udvides.

Der er enighed om, at sådanne investeringer i landarealer skal ske i selvstændige skattepligtige selskaber med begrænset ansvar. Det er desuden vigtigt, at det anføres, at uanset hvilket selskabsform der vælges, så skal der være pligt til at offentliggøre det fulde regnskab. Dette fremgår ikke af det fremlagte lovforslag.

Der er desværre mange eksempler på, hvor vanskeligt det er at lovgive om investeringer imellem offentlige interesser og private aktører og der har været (og er) adskillige tilfælde på utilsigtede konkurrence-problemer.

Åbne og gennemsigtige regnskaber er afgørende for at forhindre problemer, der hæmmer udviklingen og bl.a. i forbindelse med EUs arbejde vedrørende jernbaneområdet anføres det, at det er vigtigt, at regnskabet føres, så det er muligt at overvåge forbuddet mod overførsel af offentlige midler mellem forskellige aktivitetsområder (omdirigering til at subsidiere kommercielle aktiviteter). Vedrørende organiseringen, så anbefales det af EU, at selskabet organiseres på en sådan måde, at det er "uafhængig af det pågældende organ/virksomhed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning" (ref. Transportministeriets samlenotat til Europaudvalget af 30. november 2011 vedr. Rådsmøde 12. december 2011).

Vi støtter forslaget, at havne kan investere i et landområde længere væk fra havnen, forudsat det kan dokumenteres, at investeringen vil generere øget omsætning til den havn som investerer eller for at bibeholde en given omsætning/aktivitet, men de skal ikke investere i hverken landområder eller pakhuse, hvis der findes tilstrækkelig tilgængelig privatejede områder/bygninger som kan benyttes til rater markedsvilkår.

Anvendelse af havnearealer

Der har været adskillige eksempler på, at kommunerne har prioriteret egne interesser højere end erhvervshavnens interesser og vi noterer med tilfredshed, at det i lovforslaget nu præciseres, at det er erhvervshavnens interesser, der primært skal varetages.

De meget frie rammer for nedlæggelse og afhændelse af havnearealer skal begrænses. Der er i loven regler for oprettelse af havne, men ikke for nedlæggelse eller begrænsning af havne og havnearealer. Da der kan være tale om havne og havnearealer af national og regional betydning, kan sådanne beslutninger ikke overlades alene til kommunalbestyrelsen eller et privat firma. Vi har adskillige gange fremført dette synspunkt og vil gerne igen henlede opmærksomheder herpå.

Kommuner er ikke afskåret fra at afhænde aktierne til private, hvis de finder en sådan løsning hensigtsmæssig. Kommuner bør ikke frit kunne overdrage eller sælge aktier i havneaktieselskaber, så den bestemmende indflydelse for havneinfrastruktur af national / regional betydning ikke længere er samfundets.

Kommunerne indrømmer gerne, at deres tidshorisont er på max. to valgperioder og dette er en urimelig kort tidshorisont, når der overvejes store investeringer og udvikling i havne. Private aktører har behov for rammebetingelser, som de kan stole på, også på sigt.

Økonomisk samarbejde mellem havne

I betænkningen anføres det, at havnene kan få 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.

Dette kan eventuelt medvirke til mere effektive havne, men vi forudsætte, at det sikres, at sådanne aktiviteter ikke er konkurrencebegrænsende og i øvrigt i overensstemmelse med reglerne om statsstøtte og udbud.

Aflønning af bestyrelsesmedlemmer

Vi noterer, at dette emne er vurderet som værende udenfor havnelovens område. Vi har ikke særlige synspunkter om størrelsen af honoreringen af bestyrelsesmedlemmer, men har dog ikke hørt, at honorarets størrelse har medført, at kvalificerede personer har afvist at indgå i havnens bestyrelse.

Vi finder, at en større repræsentation af erhvervets interesser i havnenes bestyrelser vil kunne medvirke til en bedre udvikling af erhvervshavnene. Dette fremgår alene fremgår ved en upræcis opfordring i bemærkningerne til lovforslaget og hvis der er et reelt ønske om en stærkere erhvervsmæssig fokusering i havnebestyrelserne, så bør dette tydeliggøres.

Internationale investeringer

Dette emne har været grundlag for betydelige drøftelser og udvalget gik modvilligt med til en øvre grænse for A/S-havnes investeringer på 10-15 % af havnens egenkapital.

Vi noterer, at der i lovforslaget er anført det absolutte maksimum, som udvalget (nødtvunget) kunne blive enig om. Vi finder, at grænsen på 15 % er meget høj og anbefaler, at den i stedet sættes til 10 %. Ligeledes bør det overvejes, om ikke der samtidig skal være krav om en betydelig privat medfinansiering.

Det bør være en afgørende forudsætning for en sådan investering, at den forventes at have en positiv indflydelse på havnens forretning og godsomsætning og ikke kun bidrager til havnens økonomiske resultat.

Lovforslaget anfører, at sådanne investeringer skal ske i et selvstændigt selskab med begrænset ansvar. Det bør sikres, at sådanne investeringer er fuldt gennemsigtige og der bør være krav om offentliggørelse af regnskaber og andre relevante oplysninger.

Endelig henviser vi til vore tidligere kommentarer om, at åbne og gennemsigtige regnskaber er afgørende for at forhindre problemer, der hæmmer udviklingen og at det er vigtigt, at regnskabet føres, så det er muligt at overvåge forbuddet mod overførsel af offentlige midler imellem forskellige aktivitetsområder. Selskabet bør organiseres på en sådan måde, at det er ”uafhængig af det pågældende organ/virksomhed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning”.

Offentlighedskommissionen udgav i 2010 en betænkning om større åbenhed i offentligt ejede selskaber og der blev efterfølgende fremsat lovforslag. Danske Havne og adskillige kommuner har protesteret over, at åbenheden vil være til skade for havnenes konkurrenceevne og at de bør undtages fra loven.

Sikring af statslige interesser i havne

Havnelovudvalget anbefalede, at Transportministeriet og Miljøministeriet arbejder for de nationale interesser i den kommunale planlægning. Det kan med fordel indføres i loven, at havne og kommuner skal orientere ministerierne om planlagte ændringer eller justeringer i lokalplaner, der kan have betydning for havnens udviklingsmuligheder på et så tidligt tidspunkt, at havnens interesser sikres bedst muligt.

Staten bør have stærke nationalpolitiske interesser i havnene og ikke mindst i den fremtidige udvikling af havnene. Der er behov for at staten synliggør sine interesser i forhold til dispositionerne på havne jf. i øvrigt konklusionerne i de undersøgelser, som Transportministeriet fik udarbejdet af NIRAS og TetraPlan i 2009.

Etablering af lokale havneråd

Der var i udvalget enighed om, at en tidlig dialog imellem aktørerne er afgørende for et konstruktivt samarbejde. Den hidtidige udvikling har vist, at dette er et område, der er blevet forsømt og det blev derfor anbefalet i betænkningen, at det skulle pålægges havnene at etablere lokale havneråd, hvor aktørerne på et tidligt tidspunkt blev orienteret om påtænkte initiativer og hørt og hvor der blev udarbejdet referater. Dette emne er vigtigt og det bør direkte fremgå af havneloven, da der ellers næppe etableres sådanne havneråd.

Konsekvenser ved overtrædelse af loven

Det er selvfølgelig godt, at der kan klages, hvis der sker overtrædelser af loven, men da der ikke er strafbestemmelser, så har det vist sig, at dette ikke af særlig betydning.

Den nuværende havnelov har desværre været årsag til en del uoverensstemmelser, dels pga. kommunernes ønske om at have mest mulig økonomisk fordel af havnene, men også på grund af de uklare regler og manglende strafbestemmelser ved overtrædelser.

Det er desværre erfaringen, at de lange sagsbehandlingstider medfører, at systemet ikke fungerer tilfredsstillende.

Esbjerg Havn køber en slæbebåd og driver i mange år rederidrift. DFDS har været fremme med kritik af, at havnen udnytter sin monopolstilling til at presse priserne i vejret. Der kører flere voldgiftssager mod havnen og senest tabte havnen voldgiftssagen anlagt af Stena-koncernen.

Aalborg Havn har for nylig ad flere omgange forsøgt at oprette et trosseløringsselskab i konkurrence med private aktører. Der er også andre eksempler på, at havnen har involveret sig i aktiviteter, der næppe ligger indenfor havnelovens rammer.

I Vejle sælges der havnearealer til kommunen for 80 millioner, hvorefter kommunen videresælger for 140 millioner. Vi kan ikke undgå den tanke, at den kommunale havn solgte for billigt til kommunen. I Vejle havn er der nu overvejelser om at lave havnen om til et aktieselskab. På den måde kan kommunen få en del af de 80 millioner, som kommunen betalte til havnen, tilbage i udbytte.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

København, den 24. august 2011

Høring af forslag til Lov om ændring af lov om havne, J. nr. 2011-1872

Vi henviser til ovennævnte høringsmateriale hvortil Danmarks Skibsmæglerforening har følgende kommentarer:

I høringsbrevet anføres det, at lovforslaget tager direkte afsæt i Havnelovudvalgets betænkning og at anbefalingerne fra betænkningen er indbygget i lovforslaget.

Arbejdet i Havnelovudvalget belyste mange af de forskelle i ønsker som havnene på den ene side havde og de private erhvervsvirksomheder på den anden side havde. Betænkningens anbefalinger var resultatet af adskillige kompromisser, der blev indgået, for at sikre længerevarende ro og stabile forhold på et område, der i mange år har lidt under mange udfordringer fra de kommunale interesser. Det var derfor vigtigt, at der blev fundet et kompromis, der kunne sikre ro på området og dermed for de private aktører tillid til fortsatte investeringer.

Det er derfor vigtigt, at lovforslaget reflekterer Havnelovudvalgets ønsker og henstillinger og ikke udvider havnenes muligheder udover hvad der anføres i betænkningen til skade for konkurrencen og investeringslysten. Dette fremgår også tydeligt af betænkningen, hvor det anføres, at det er helt afgørende for udvalget, at udvidede forretningsmuligheder for havnene alene gives på et grundlag, hvor det giver havnen mulighed for aktiviteter, der er til gavn for havnens brugere og på en måde, hvor havnene ikke kommer i konkurrence med havnens brugere (side 43).

I det fremsendte lovforslag og bemærkninger benyttes ”m.fl.”, ”m.v.”, ”f.eks.” og lignende ord forskellige steder. Siden 2000 har der været mange situationer, hvor uklarheder og forskellig forståelse af reglerne har skabt konflikter og vi vil anbefales, at der undgås sådanne løse beskrivelser og at det i stedet tydeliggøres, hvad havnene under de forskellige organisationsformer må involvere sig i.

Danmarks Skibsmæglerforening ser med tilfredshed, at det tydeligt anføres, at havnearealer skal prioriteres til aktiviteter, der understøtter søtransport.

Vedrørende kommunale selvstyrehavnes fremtidige mulighed for at udføre operatørvirksomhed og andre ikke nærmere definerede aktiviteter, så er dette en meget betydelig ændring af den nuværende havnelov og ændringen finder ikke støtte i betænkningen.

Der har igennem mange år været gentagne diskussioner om, hvad der forstås ved henholdsvis havnerelateret operatørvirksomhed og skibsrelateret operatørvirksomhed. En tydeliggørelse af disse

aktiviteter vil kunne medvirke betydeligt til at sikre fremtidige stabile rammebetingelser, forhindre de jævnlige konflikter imellem havnene og brugerne og dermed understøtte stigende aktivitet.

Som eksempel har Esbjerg Havn i perioden 2002 til 2010 været ejer af en slæbebåd og været involveret i udlejning heraf på trods af, at dette er imod havnelovens bestemmelser.

Andre havne udfører catering-services af kommunens borgere og der er havne, der har udført andre aktiviteter, som efter vor opfattelse heller ikke falder ind under de tilladte aktiviteter.

I forslaget nævnes det, at havnene skal have mulighed for at udføre lagerstyring. Dette synes at kunne forveksles med logistikplanlægning, der i dag udføres af speditors- og shippingvirksomheder og hvis dette er tilfældet, så kan vi ikke støtte forslaget.

Ligeledes nævnes affaldshåndtering og også her er vi usikre over betydningen. Skal havnene kunne håndtere og eksportere eller importere affald? Tidligere sager, hvor havne har været involveret ved salg af skibe, der kunne formodes at skulle sejle til ophugning i Indien eller andre steder, viser, hvor vanskeligt det er for havnene at håndtere sådanne situationer. Vi mener ikke, at offentligt kontrollerede havne skal have fuldstændigt frie rammer indenfor affaldshåndtering på et internationalt marked.

Hvis en havn, uanset organisationsform, har mulighed for at indgå i økonomisk samarbejde med andre havne om drift og udvikling af faciliteter og indkøb af services vil dette være en alvorlig trussel mod de private virksomheder og i modstrid med betænkningen, der netop anfører, at det er afgørende, at der alene er tale om aktiviteter, der styrker havnens brugere (side 51). I den foreslåede § 6a. stk. 3 og ”almindelige bemærkninger stk. 3 synes der at være et misforhold.

Lovteksten anfører

... indgå i økonomisk samarbejde med andre havne om drift og udvikling af havnens infrastruktur, bygninger og faciliteter samt indkøb af tjenester.

mens bemærkningerne anfører

I lovforslaget er tillige indarbejdet Havnelovudvalgets anbefaling om at give havnene bedre mulighed for at indgå økonomisk samarbejder om investeringer i – og drift af – tjenester infrastruktur mv.

Der nævnes i lovteksten kun fælles indkøb af tjenester, mens det i kommentarerne udvides med drift af tjenester.

Vedrørende havnenes mulighed for at påtage sig aktiviteter, såfremt den pågældende aktivitet ikke udbydes af private, så er det afgørende, at dette kun tillades for A/S-havne og kun sker efter tilladelse fra Transportministeren og efter forudgående annoncering efter private aktører. Vi finder endvidere, at havnen kun skal have mulighed for at kunne udbyde sådanne aktiviteter i sin egen havn og ikke i andre havne, uanset om havnen har foretaget investeringer i den anden havn eller ej. Ligeledes skal det indskræpes, at dette alene må ske på markedsmæssige vilkår, så der ikke kan opstå urimelig konkurrence. Endelig finder vi, at pligten til forudgående annoncering naturlig også bør omfatte havnerelateret operatørvirksomhed.

I lovforslaget nævnes det, at der skal annonceres, hvor ”en given opgave” har en årlig omsætning på kr. 500.000 eller mere. I denne forbindelse er det ikke ”den givne opgave”, der skal fokuseres på, men aktiviteten, som nemt kan omfatte flere ”givne opgaver”. Ordet ”opgave” bør derfor ændres til ”aktivitet”.

Hvis havnen budgetterer med en årlig omsætning på f.eks. kr. 450.000 og det så efterfølgende viser sig, at omsætningen bliver højere end kr. 500.000, så må dette medføre, at der omgående skal foretages annoncering.

En kommunal selvstyrehavn, der har opnået tilladelse til at drive aktiviteter, der ellers udbydes af private aktører, bør ikke pr. automatik kunne udbyde denne aktivitet i en anden landsdel eller et andet land. Tilladelse til sådanne aktiviteter bør kun gives for havnens primære område.

Ligeledes bør det gøres klart, at hvis en privat virksomhed ønsker at udbyde en operatørtjeneste, som havnen allerede udbyder og havnen derfor skal afstå fra at udbyde tjenesten, så skal havnen afstå herfra med et meget kort varsel, så havnen ikke kan skade den private virksomheds initiativ ved at have en lang sagsbehandlingstid for afståelsen. Dette vil støtte hovedformålet om, at havens aktiviteter skal styrke havnens brugere.

Vedrørende havnenes muligheder for at investere udenfor havnens eksisterende arealer, så støtter vi dette, men finder samtidig, at der bør være begrænsninger i, hvor langt væk eller under særlige betingelser havnene må foretage sådanne investeringer. Skal det være i lokalområdet, landsdelen, eller måske langt fra Danmark? Dette bør tydeliggøres.

Ligeledes gør vi opmærksom på, at de 15 % af havnens egenkapital, som der foreslås som maksimum for udenlandske investeringer, kan indebære meget store beløb og i betænkningen anføres 10-15 %. Procentsatsen blev der enighed om, efter store overvejelser og vi er bekymret for, at der kan ske en meget betydelig investering i risikofyldte aktiviteter med mulighed for tab med beløb, som havnen ellers skal benytte til gavn for havnens brugere.

Vedrørende økonomisk samarbejde og drift imellem havnene, så kan det med fordel tydeliggøres, at dette alene må ske på markedsmæssige vilkår

Lovforslaget indeholder en ændring af underskudsperioden for kommunale selvstyrehavne fra 3 til 5 år. Vi finder det vigtigt, at det her tydeliggøres, at der er tale om underskud på den ordinære drift. Hvis havnen skaber underskud på andre aktiviteter, der ikke er relateret til driften af havnen, så skal dette ikke være omfattet af en længere tidshorisont - tværtimod.

Et meget vigtigt forhold i betænkningen er etableringen af en tidlig og åben dialog mellem kommunen, havnen og havnens brugere og etablering af lokale havneråd til sikring af en fortløbende dialog imellem havnen og havnens brugere om driften og udviklingen af havnen, tillægges stor betydning. Vi anbefaler, at der i loven pålægges havnene en pligt til at nedsætte sådanne udvalg, der skal afholde regelmæssige møder med havnens brugere og med pligt til udfærdigelse af referater. Repræsentanter for havnens brugere bør indgå i havnerådet af hensyn til den gensidige dialog. Dette vil desuden kunne være af betydelig værdi for Det Nationale Havneråd, som for nyligt er etableret på transportministerens initiativ.

Forslaget om ophævelse af de nuværende regler for aflønning af bestyrelsesmedlemmer i kommunale selvstyrehavne foreslås afskaffet med den begrundelse, at dette giver bedre mulighed for at tiltrække professionelle bestyrelsesmedlemmer. Vi støtter en professionalisering af bestyrelserne i havnene.

I denne forbindelse bør det overvejes, hvorvidt den nuværende praksis som de fleste havne benytter, at der i bestyrelsen ikke er repræsentanter for virksomheder, der bruger havnene, er hensigtsmæssig. Dette synes at være i modstrid med intentionerne i lovforslaget og en tydeliggørelse er hensigtsmæssig.

Vedrørende klage til transportministeren så anføres der, at dette kan foretages af enhver med væsentlig og individuel interesse i sagens udfald. Vi anbefaler, at "individuel" slettes, så havnens brugere ikke forhindres i lade deres brancheorganisationer varetage brugernes interesser.

Flere steder i materialet er der behov for yderligere præciseringer og bl.a. ordet "mægler" bør udskiftes med "skibsmægler", så det tydeliggøres, hvad der er hensigten.

Vi håber, at vore kommentarer indgår i det videre arbejde og deltager gerne i eventuelle møder eller giver vore yderligere uddybende kommentarer, hvis dette ønskes.

Med venlig hilsen
DANMARKS SKIBSMÆGLERFORENING

Allan Houtved