

## Forslag til Lov om ændring af lov om havne

### § 1

I lov om havne, jf. lovbekendtgørelse nr. 266 af 11. marts 2009, foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres ”Transport- og energiministeren” til: ”Transportministeren” og ”transport- og energiministeren” til: ”transportministeren.”

2. I § 6 indsættes som *stk. 2*: ”*Stk. 2* Havnearealer skal prioriteres til aktiviteter, der understøtter søtransport, eller til andre aktiviteter der forudsætter havnenær beliggenhed, inden for de rammer den valgte organisationsform giver.”

Stk. 2 – 3 bliver herefter stk. 3 - 4.

3. Efter § 6 indsættes: ” § 6a. En havn kan uanset organisationsform:

- 1) forestå drift og anlæg af havneinfrastruktur, herunder dækkende værker, kajer og havnebassiner.
- 2) udleje arealer og eksisterende bygninger på havnen til private virksomheder på markedsvilkår.
- 3) indgå i økonomisk samarbejde med andre havne om drift og udvikling af havnens infrastruktur, bygninger og faciliteter samt indkøb af tjenester.

*Stk. 2* Havnen kan erhverve og drive arealer uden for havnens eksisterende arealer, såfremt havnens eksisterende arealer ikke er tilstrækkelige til at yde service til havnens brugere eller sikre havnens fortsatte drift. Aktiviteten skal udskilles i en selvstændig skattepligtig enhed, der drives på markedsvilkår.”

4. § 7, *stk. 3*, ophæves og i stedet indsættes: ”*Stk. 3*. Havnen kan udover de i § 6a nævnte aktiviteter stille kraner, pakhuse og lignende til rådighed med henblik på at betjene skibe, stevedorer, areallejere m.fl.”

5. § 8, *stk. 2 og 3* ophæves.

6. § 9, *stk. 2*, ophæves og i stedet indsættes: ”*Stk. 2*. Havnens ledelse varetages af en havnebestyrelse, der vælges af kommunalbestyrelsen. Havnebestyrelsens medlemstal skal være ulige. Valget sker på kommunalbestyrelsens konstituerende møde og har virkning for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Havnebestyrelsen vælger en formand.”

7. § 9, *stk. 5* ophæves og i stedet indsættes: ”*Stk. 5*. En kommunal selvstyrehavn kan udover de i § 6a nævnte aktiviteter stille kraner, pakhuse og lignende til rådighed med henblik på at betjene skibe, stevedorer, areallejere m.fl..

8. § 9, *stk. 6*, ophæves og i stedet indsættes: ”*Stk. 6*. En kommunal selvstyrehavn kan endvidere forestå havnerelateret operatørvirksomhed samt alene eller i samarbejde med andre drive aktiviteter, der understøtter brugen af havnen og søtransport, såfremt den pågældende opgave ikke varetages af private aktører i den pågældende havn. Er den årlige omsætning for en given opgave på 500.000 kr. eller derover, kan havnen kun varetage opgaven, såfremt der efter annoncering ikke kan identificeres private aktører, der kan drive opgaven på markedsvilkår i den pågældende havn. Opgaver skal udskilles i en selvstændig skattepligtig enhed. Hvis denne

enhed i 5 på hinanden følgende år har haft et negativt driftsresultat efter renter, men før afskrivninger, skal opgaven i enheden ophøre.”

9. § 9, stk. 7, 11 og 12 ophæves.

Stk. 8 – 10 bliver herefter stk. 7 – 9, og stk. 13 bliver herefter stk. 10

10. I § 9, stk. 13, der bliver stk. 10 ændres ”3” til ”5”, og ordet ”samlet” udgår.

11. I § 10, stk. 1, ændres ”aktieselskabsloven” til ”selskabsloven”.

12. § 10, stk. 3, ophæves og i stedet indsættes: ”Stk. 3. En havn organiseret som et helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskabshavn kan drive virksomhed som en kommunal selvstyrehavn, jf. § 9, stk. 5 og 6. En helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskabshavn er omfattet af annonceringspligten i § 9, stk. 6, dog ikke for så vidt angår havnerelateret operatørvirksomhed.”

13. § 10, stk. 4, ophæves og i stedet indsættes: ”Stk. 4. En helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskabshavn kan investere i udenlandske havneanlæg- og faciliteter med op til 15 pct. af selskabets egenkapital. Havnens bestyrelse skal godkende sådanne investeringer. Investeringer i udenlandske havneanlæg og faciliteter skal udskilles i et særskilt skattepligtigt datterselskab.”

14. I § 10 indsættes som stk. 6: ”Stk. 6. Valg af medarbejderrepræsentanter skal, jf. selskabslovens § 140, ske senest 4 måneder efter, at selskabet har overtaget driften af en havn.”

15. Overskriften på *kapitel 5a* affattes således: ”Sikring af havnefaciliteter og havne”

16. I § 14a indsættes overalt ”og havne” efter ”havnefaciliteter”.

17. § 17 ophæves og i stedet indsættes: ”Klage over forvaltningen af en havn efter denne lovs bestemmelser kan indbringes for transportministeren af enhver med væsentlig individuel interesse i sagens udfald”.

*Stk. 2.* ”Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende eller offentliggjort. Transportministeren kan dog se bort fra fristen, når omstændighederne taler derfor.”

18. I § 21, stk. 2, ophæves 2. pkt.

19. § 22 ophæves.

## § 2

1. Bekendtgørelse nr. 997 af 14. december 1999 om miljømæssig vurdering (vvm) i forbindelse med udvidelse af bestående havne ophæves.

2. Bekendtgørelse nr. 625 af 30. juni 2003 om vederlag m.v. til bestyrelsesmedlemmer i kommunale selvstyrehavnes bestyrelser ophæves.

## § 3

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

## Almindelige bemærkninger

### 1. Baggrunden for lovforslaget

Der har efter vedtagelsen af den nuværende havnelov været løbende fokus på havnene og muligheden for at drive og udvikle disse som effektive transportcentre, der kan betjene skibsfarten og dermed bidrage til styrkelsen af miljøvenlige transportformer, men også fungere som vigtige infrastrukturknudepunkter, der binder forskellige transportformer sammen til helhedsorienterede transportløsninger.

Med offentliggørelsen af regeringens redegørelse ”fremtidens godstransport” i 2009 blev en række projekter igangsat, der bl.a. skulle sikre havnene bedst mulige rammebetingelser for fortsat udvikling. Som led heri blev der nedsat et Havnelovudvalg, der skulle vurdere, hvordan den nuværende havnelov har bidraget til havnesektorens udvikling siden lovens vedtagelse i 1999. Udvalget blev nedsat i efteråret 2010 med deltagelse af repræsentanter fra transportbranchen og andre grene af dansk erhvervslivs interesseorganisationer med tilknytning til havnene. Herudover udpegede transportministeren seks medlemmer af udvalget.

Udvalget fik til opgave at vurdere, hvorvidt havneloven har levet op til formålet om at styrke havnenes dynamik og konkurrencedygtighed, og komme med eventuelt nødvendige forslag til ændringer af havneloven, der styrker havnenes muligheder for at udvikles som effektive infrastrukturknudepunkter.

Udvalget afgav sin betænkning i maj 2011. Udvalget har i sit arbejde fokuseret på områder, hvor der med fordel kan sættes ind med henblik på at styrke havnenes drifts- og udviklingsmuligheder til gavn for havnens brugere og transportsektoren generelt. I forhold til havneloven anbefalede udvalget følgende ændringer:

1. Investeringer i landarealer: Havnene får mulighed for at foretage investeringer i landområder, der ikke ligger i umiddelbar nærhed af havnens eksisterende arealer (ikke-tilstødende arealer). De aktiviteter, som havnene skal kunne drive på de pågældende områder, vil være omfattet af de samme begrænsninger som følger af havnens valg af organisationsform. Sådanne investeringer i landarealer skal ske i selvstændige skattepligtige selskaber.
2. Forretningsmuligheder: Kommunale aktieselskabshavne gives i begrænset omfang, og hvor aktiviteter ikke håndteres af private aktører, øgede forretningsmuligheder fx til investering i transportcentre under nærmere definerede vilkår.
3. Anvendelse af havnearealer: Brugen af havnearealer prioriteres til ”aktiviteter, der forudsætter søtransport af gods, fisk, passagerer mv. eller andre aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed”. Samtidig skal havne have mulighed for at anvende havnearealer, eksempelvis moleanlæg - der ikke kan anvendes af havnens brugere til de beskrevne aktiviteter - til andre aktiviteter som f.eks. lokalisering af vindmøller og bølgeenergianlæg.
4. Økonomisk samarbejde mellem havne: Havnene får 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. Eksempler er indkøb og drift af havnebåde, fælles udbud af vedligeholdelsesopgaver, indkøb af edb-systemer mv.
5. Aflønning af bestyrelsesmedlemmer: Bestyrelsesmedlemmer bør udpeges i henhold til kompetencer, og begrænsningerne for aflønninger af bestyrelsesmedlemmer afskaffes uanset havnens organisationsform.
6. Internationale investeringer: A/S havne får mulighed for at indgå i økonomiske samarbejder med udenlandske havne for at styrke deres egen position. Der skal pålægges en begrænsning for havnens samlede udenlandske økonomiske aktiviteter på 10-15 pct. af havnens egenkapital.

Med lovforslaget foreslås det at gennemføre udvalgets anbefalinger i sin helhed. Derudover foreslås en række mindre justeringer.

## *2. Gældende lovgivning*

Den danske havnestruktur er karakteriseret ved et betydeligt antal erhvervshavne (137) med forskellige organisationsformer, forretningsområde, specialisering, størrelse m.v. Nyanlæg og udvidelse af en bestående erhvervshavn kræver som udgangspunkt transportministerens ved Kystdirektoratets godkendelse. Dog kan havneudvidelser inden for en havns eksisterende dækmoler foretages uden tilladelse, hvis en screening viser, at projektet ikke får afgørende indvirkning på miljøet.

En række økonomiske krav knyttet sig til havnenes mulighed for valg af organisationsform, herunder at kommunale selvstyrehavne med underskud i en periode på 3 år skal overgå til at være en kommunal havn.

### *2.1. Nuværende driftsområder*

Efter gældende regler er en havns mulige driftsområder bestemt af havnens valg af organisationsform. Jo mere konkurrenceorienteret en organisationsform havnen har valgt des større forretningsmæssige frihedsgrader. Der er således forskellige driftsområder for de forskellige typer af havne.

#### *2.1.1 Kommunale havne*

Kommunale havne kan i dag alene varetage infrastrukturelle opgaver som led i kommunens almindelige opgavevaretagelse, primært som offentligt anlæg og service til brug for borgernes aktiviteter, herunder færger og godstrafik i mindre omfang, fiskeri samt fritidsaktiviteter med tilknytning til havne.

Det forudsættes, at der opkræves takster for havnens ydelser. Kravet om, at indtægter mindst skal dække udgifter, gælder ikke for kommunale havne. Havnen indgår som en integreret del af kommunens økonomi, hvilket indebærer, at kommunen kan afholde udgifter til havnens drift og anlæg. Organisationsformen anvendes hovedsageligt af havne, som ikke er i en egentlig konkurrencesituation i forhold til at tiltrække gods fra andre havne.

#### *2.1.2 Kommunale selvstyrehavne og statshavne*

Kommunale selvstyrehavne og statshavne kan drive virksomhed som kommunale havne. Herudover kan de stille kraner, pakhuse og lignende til rådighed med henblik på at betjene skibe, stevedorer, areallejere m.fl.

Kommunale selvstyrehavne kan som hovedregel ikke udføre operatørvirksomhed som f.eks. stevedore-, terminaloperatørvirksomhed. Men havnen kan have fordel af at indgå forretningsmæssige aftaler, inklusive langtidskontrakter med stevedorer, mæglere og andre operatører, med flere af havnens virksomheder. Aftalerne skal gensidigt forpligte parterne til hver for sin del (dvs. forretningsområde, regning og risiko) at levere drift og anlæg.

Kommunale selvstyrehavne kan ansøge transportministeren om i særlige tilfælde at forestå havnerelateret operatørvirksomhed. I forbindelse med ansøgning herom skal havnen kunne sandsynliggøre, at havnerelateret operatørvirksomhed, herunder særligt stevedorevirksomhed, ikke fungerer tilfredsstillende i privat regi, og at havnen har forsøgt at tiltrække private aktører for at indgå forretningsmæssige aftaler med disse, jf. ovenfor. Alene i tilfælde, hvor havnen kan sandsynliggøre dette, kan en tilladelse påregnes. Det forudsættes, at aktiviteten i

givet fald bliver underlagt en selvstændig regnskabs- eller opgørelsespligt, så krydssubsidiering undgås, og der skabes gennemsigtighed for brugerne.

### *2.1.3 Helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne*

Den helt eller delvist ejede kommunale aktieselskabshavn kan, udover at forestå opgaver som en kommunal selvstyrehavn, udføre al havne- og havnerelateret virksomhed både som infrastruktur- og suprastrukturudbyder og om forretningsmæssigt fordelagtigt også som operatør af suprastrukturen.

Ved havnerelateret operatørvirksomhed forstås f.eks. stevedorevirksomhed og transportcenteraktiviteter, men ikke f.eks. rederivirksomhed, vognmandsvirksomhed, mæglervirksomhed eller containerproduktion. Begrebet havnerelateret operatørvirksomhed må ikke forveksles med »havnens formål« i selskabsskattelovens § 3, stk. 1, nr. 4, hvor der foretages en meget snæver afgrænsning af ligningsmyndighederne.

Den nuværende havnelov giver ikke kommuner adgang til gennem et havneaktieselskab at drive almindelig erhvervsvirksomhed. Ønsker et kommunalt havneaktieselskab derfor direkte eller indirekte, f.eks. via datterselskab, at gå ud over det havnerelaterede forretningsområde, skal kommunen afhænde hele sin aktiekapital, hvad der i alle tilfælde vil være en naturlig konsekvens af overgang til fuld markedsstyring.

### *2.1.4 Privatretligt organiserede havne*

Privatretligt organiseret havn er ikke underlagt begrænsninger i sit driftsområde i medfør af havnelovens bestemmelser.

## *2.2. Eksisterende klagebestemmelser*

Klage over tildeling af anløbsplads i havne, som har modtagepligt, behandles af Havneklagenævnet. Nævnet består af medlemmer, der har forskellige faglige kompetencer i forbindelse med havnedrift eller søfart. Nævnets afgørelser kan ikke indbringes for højere administrativ instans

Klageadgang i havneloven er herudover opdelt efter, hvilken organisationsform havnen bliver drevet i. Klage over forvaltningen af en statshavn indgives til transportministeren., mens klage over forvaltning af en kommunal selvstyrehavn indgives for kommunalbestyrelsen. Kommunalbestyrelsens afgørelse kan herefter indbringes for transportministeren ved Kystdirektoratet. Klageadgangen er ikke underlagt nogen begrænsninger. Det påhviler kommunalbestyrelsen at påse, at havnebestyrelsen og havnens daglige ledelse overholder lovgivningen.

Adgangen til at indbringe kommunalbestyrelsens afgørelser i henhold til havneloven angår både klage over kommunalbestyrelsens afgørelser på baggrund af klager og andre beslutninger vedrørende en kommunal- eller en kommunal selvstyrehavns forhold. Andre klager vedrørende lovligheden af en kommunalbestyrelsens afgørelser om havnens forhold kan indbringes for en eventuel særlig klagemyndighed eller for det almindelig kommunale tilsyn.

Klager vedrørende en kommunalt ejet aktieselskabshavn eller en privatretligt organiseret havns overholdelse af denne lov kan ligeledes indbringes for transportministeren.

Spørgsmål vedrørende taktsfastsættelse i en havn skal ikke indbringes for transportministeren, men hører efter de almindelige konkurrenceretlige regler under Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

### *2.3. Vederlag til havnebestyrelsesmedlemmer i kommunale havne og kommunale selvstyrehavne*

Bestyrelsesmedlemmer eller medlemmer af havneudvalget i kommunale havne modtager diæter, erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste og udgiftsgodtgørelse efter de almindelige regler for kommunale hverv.

Efter de tidligere regler havde havnebestyrelsen i en selvstyrehavn status af et stående udvalg, jf. lov om kommunal styrelse. Dette blev ændret ved vedtagelsen af den nuværende havnelov, hvorefter trafikministeren (nu: transportministeren) fik bemyndigelse til at udstede regler for vederlag af bestyrelsesmedlemmer i selvstyrehavne.

Bemyndigelsen blev udnyttet i form af en bekendtgørelse om vederlag til medlemmer i kommunale selvstyrehavne.

For deltagelse i møder i en kommunal selvstyrehavns havnebestyrelse ydes der medlemmerne, bortset fra formanden, diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste.

Hvis havnens årlige godsomsætning overstiger 0,1 mio. t, eller hvis havnen har landinger af fisk til en årlig landingsværdi på over 100 mio. kr., kan kommunalbestyrelsen beslutte, at der i stedet for diæter og erstatninger for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste ydes hvert af medlemmerne et fast vederlag udgørende indtil 18.000 kr. årligt.

Hvis havnens årlige godsomsætning overstiger 0,5 mio. t, eller hvis havnen har landinger af fisk til en årlig landingsværdi på over 200 mio. kr., kan kommunalbestyrelsen beslutte, at vederlaget kan udgøre indtil 35.000 kr. årligt.

Til stedfortrædere for medlemmer af havnebestyrelsen ydes diæter og tabt arbejdsfortjeneste, jf. de almindelige bestemmelser for havnebestyrelsens faste repræsentanter.

Til havnebestyrelsens formand ydes et fast vederlag, som fastsættes af kommunalbestyrelsen.

Hvis havnens årlige godsomsætning overstiger 0,1 mio. t, eller hvis havnen har landinger af fisk til en årlig landingsværdi på over 100 mio. kr., kan vederlaget udgøre indtil 25 pct. af vederlaget til den pågældende kommunes borgmester. I andre tilfælde kan vederlaget udgøre indtil 15 pct. af borgmestervederlaget.

I tilfælde, hvor en kommunal selvstyrehavn drives som et kommunalt fællesskab, kan fastsættelse af vederlag til formanden for havnebestyrelsen ske på grundlag af de højeste af de vederlag, som ydes til de deltagende kommuners borgmestre.

Kommunalbestyrelsen afgør hvert år, på grundlag af det forgangne kalenderårs omsætningstal, hvorledes havnebestyrelsen skal vederlægges.

Hvis der alene er udbetalt diæter, og omsætningen ved slutningen af kalenderåret berettiger til udbetaling af fast vederlag, kan kommunalbestyrelsen træffe beslutning om efterregulering til bestyrelsens medlemmer. Såfremt der er udbetalt fast vederlag og den forventede omsætning ikke nås, og der derfor burde have været udbetalt diæter mv., kan kommunalbestyrelsen ikke forlange tilbagebetaling.

Alle ydelser efter vederlagsbekendtgørelse afholdes af havnekassen.

Vederlag til bestyrelsesmedlemmer i havne, der ikke drives som kommunale selvstyrehavne, reguleres ikke gennem havneloven.

### *3. Transportministeriets overvejelser vedr. lovforslaget*

Transportministeriet vurderer, at de ændringer, havnelovudvalget har foreslået vedr. f.eks. udvidede rammer for visse havnes driftsområder, kan være et væsentligt bidrag til at fremme regeringens målsætning om at fremme søtransporten som et led i at skabe mere miljøvenlige og effektive transportkorridorer og samtidig skabe øget vækst og beskæftigelse lokalt.

Erhvervshavne fungerer allerede i dag som vigtige transportcentre for gods, personer, køretøjer og fisk, der skal fragtes med skib. Havnearealer skal derfor som udgangspunkt prioriteres til aktiviteter, der understøtter søtransport, eller til andre aktiviteter der forudsætter havnenær beliggenhed, og dermed styrker havnenes rolle som effektive knudepunkter, der binder forskellige transportformer sammen.

De vigtigste elementer for at opnå disse målsætninger er udvidelsen af de kommunale selvstyrehavnes samt de helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavnes driftsområder.

Havelovudvalget har i betænkningen, af hensyn til at opnå størst mulig fordele for havnene og deres brugere, peget på, at visse havne kan få udvidet deres forretningsområder, dels for at optimere brugen af de eksisterende ressourcer og dels for at positionere den danske havnesektor som konkurrencedygtig og effektiv.

Det er formålstjenstligt at sikre, at havnene har så stort et råderum til at foretage forretningsmæssige dispositioner, der understøtter brugernes gavn af havnen. Dette må imidlertid ikke ske på bekostning af de aktiviteter, private aktører driver på havnene.

Det er også vurderingen, at kommunale selvstyrehavne skal have mulighed for at sikre de rette kompetencer til at understøtte havnens drift og udvikling. Det foreslås derfor at fjerne begrænsningen i bestyrelsesmedlemmers vederlag. Dette giver mulighed for at tiltrække en bredere kreds af professionelle bestyrelsesmedlemmer til selvstyrehavnenes bestyrelse.

Det er fortsat op til kommunalbestyrelsen eller ledelsen for den enkelte havn at vurdere, hvilken organisationsform, der passer havnen bedst. Det skal med de foreslåede ændringer sikres, at det er attraktivt at vælge den organisationsform, der giver havnene de bedste muligheder for at servicere havnenes brugere.

Det er anbefalet i Havelovudvalgets betænkning, at mulighederne for at udvide forretningsområder for andre havne end aktieselskabshavnene skal undersøges under hensyntagen til blandt andet konkurrenceretlige regler. Ministeriet har undersøgt mulighederne herfor, og det vurderes, at også kommunale selvstyrehavne kan få adgang til en række af de nye forretningsområder.

Transportministeriet vurderer på baggrund af drøftelser med relevante ressortmyndigheder, at kommunale selvstyrehavne kan få adgang til en række nye aktiviteter, som beskrevet i lovforslagets bemærkninger til de enkelte bestemmelser, under forudsætning af, at aktiviteterne udskilles i særskilte skattepligtige selskaber.

Kommunale havne, der drives som en del af den kommunale administration, kan af konkurrencehensyn, ikke gives de samme forretningsmæssige muligheder.

Det foreslås desuden for de udvidede forretningsmuligheder, at havnene underlægges en annonceringspligt for opgaver på 500.000 kr. eller derover, hvilket også følger af havnelovudvalgets betænkning. Ønsker havnen at varetage en tjeneste med en årlig omsætning på 500.000 kr. eller derover, skal havnen annoncere efter private virksomheder, der kunne have interesse i at drive tjenesten på markedsvilkår i den pågældende havn. Dette sikrer ligeledes, at private aktører får mulighed for at opnå kendskab til havnens behov og varetage opgaven.

Formålet med udbudsgrænsen og annonceringspligten er at sikre, at den kommunalt ejede havn ikke kommer i u hensigtsmæssig konkurrence med private aktører, der kan og ønsker at levere tjenesten.

Det følger ligeledes af Havnelovudvalgets betænkning, at kommunale aktieselskabshavne bør have mulighed for at investere i udenlandske havne med investeringer, der maksimalt udgør 10-15 pct. af havnens egenkapital. Grænsen herfor er i lovforslaget sat til maksimalt 15 pct. af havnens egenkapital, hvilket er et niveau, der vurderes at give havnene reelle muligheder for at foretage investeringer under samtidig hensynstagen til, at investeringen ikke skal udgøre en for stor andel af havnens samlede økonomi, såfremt investeringen skulle gå tabt.

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. Dette vurderes at styrke havnenes økonomi, hvilket også vil komme havnenes brugere til gode.

Foruden de ændringer, der følger af Havnelovudvalgets anbefalinger, er det foreslået at lempe de bestemmelser, der vedrører valg af havnens organisationsform. Der åbnes generelt op for, at kommunalbestyrelsen i højere grad selv afgør, hvilken organisationsform havnen skal have.

Med lovændringen er det desuden hensigten at reducere nogle af de krav, der er i forhold til havnens valg af organisationsform og kommunale selvstyrehavnes økonomi.

De hidtidige regler har i visse tilfælde gjort det vanskeligt for selvstyrehavne at foretage hensigtsmæssige investeringer i f.eks. nye infrastrukturanlæg, idet investeringer i sådanne anlæg kan influere på havnens regnskab i en længere årrække. En kommunal selvstyrehavn skal efter havneloven i dag overgå til at være en kommunal havn, hvis den i tre på hinanden efterfølgende år giver underskud.

Det kan imidlertid ud fra en investeringsprofil være økonomisk berettiget at køre med underskud i en længere periode, såfremt det sker på baggrund af investeringer, der på længere sigt forventes at styrke havnens omsætning og økonomi. Omvendt kan der ud fra konkurrencemæssige forhold argumenteres for, at der fortsat skal være en begrænsning for, hvor længe en kommunal selvstyrehavn skal køre med underskud, givet at den - hvis den kører med underskud i en given periode – skal overgå til den kommunale administration. Det er derfor foreslået, at underskudsperioden for kommunale selvstyrehavne skal udvides fra 3 til 5 år, så denne periode fremover levner plads til mere langsigtede investeringer.

Det foreslås desuden, at havnene ikke skal være begrænset i valget af organisationsform. Det er med ændringen ikke tanken, at helt små havne skal overgå til mere forretningsprægede organisationsformer, men hensigten med forslaget er overordnet, at havnene fremover vælger at overgå til at blive drevet i aktieselskabsform, såfremt det er ønsket at havnen skal drive og udvikle aktiviteter, der generelt er konkurrenceudsatte.



Generelt for hele lovforslaget gælder, at dette indeholder en direkte gennemførelse af havnelovudvalgets anbefalinger. Der er desuden indsat nogle mindre administrative justeringer, som ikke har indvirkning på udvalgets anbefalinger, men som alene skyldes praktiske hensyn i administrationen eller ændringer i formulering eller lovens opbygning af forståelsesmæssige grunde.

#### 4. *Forhold til konkurrenceretten*

Forslaget indebærer ændringer i forhold til de forskellige typer af havnes adgang til at drive og udbyde visse tjenester samt indgå i økonomiske samarbejde med hinanden. Det er af afgørende betydning, at dette sker på markedsvilkår, og lovforslaget indeholder derfor en række bestemmelser, der sikrer, at private aktører får mulighed for at drive virksomhed på havnen. Havnelovudvalget har under sit arbejde påpeget, at disse udvidede muligheder ikke må gives på bekostning af private aktører. Forslaget har derfor som formål at sikre effektive og konkurrencedygtige havne, og dette formål opnås ved at give havnene mulighed for at varetage funktioner, som private aktører ikke ønsker at udføre, til gavn for branchen som helhed. Det vurderes derfor, at lovforslaget vil bidrage positivt til at generere vækst i havnesektoren, og dermed skabe en øget effektiv konkurrence på markedsvilkår blandt de virksomheder, der benytter sig af de tjenester havnene udbyder.

Lovforslaget indeholder desuden bestemmelser, der giver havnene øget mulighed for at indgå i fællesskaber omkring indkøb af tekniske løsninger eller ydelser. Dette skaber købekraftige enheder, der har mulighed for at indhente bedre tilbud på løsninger til gavn for havnens brugere, og forslaget vurderes derfor samlet set at bidrage positivt til konkurrencen blandt de virksomheder, der udbyder tjenester eller ydelser til havnene. I de tilfælde hvor udbudsreglerne finder anvendelse efter gældende regler, har disse forrang i forhold til den foreslåede annonceringspligt efter havneloven. Havnelovens bestemmelser skal således ses som en skærpelse heraf af hensyn til en sund og effektiv markedsmæssig konkurrence.

#### 5. *Forhold til EU-retten*

En række EU-direktiver er implementeret igennem bekendtgørelser med hjemmel i havneloven. Der er tale om direktiver på en række forskellige områder, herunder miljølovgivning og maritim sikring. EPCIP-direktivet 2008/114/EF, der handler om beskyttelse af europæisk kritisk infrastruktur, er implementeret på havneområdet via en bekendtgørelse med hjemmel i havneloven. Det samme gør sig gældende for bek 895 af 9/7/2010 om sikring og havnefaciliteter og bek 896 af 9/7/2010 om sikring af havne, der henholdsvis supplerer EU-forordning 725/2004 og implementerer direktiv 2005/65/EF, som tilsammen udgør EU's tiltag for maritim sikring.

I forbindelse med tilladelse til nyanlæg eller udvidelser af havne, skal en lang række miljøretlige regler iagttages. Disse baserer sig på EU-lovgivning, og alle er implementeret via bekendtgørelse med hjemmel i havneloven.

Med tilføjelsen af ordene ”og havne” i kapitel 5 a, sikres nu at bestemmelsen både dækker havnefaciliteter og havne. Den foreslåede bestemmelse i § 9, stk. 6, om annoncering af opgaver, som havnen selv ønsker at påtage sig, skal i henhold til gældende lovgivning holdes inden for rammene af EU's udbudsregler, hvis disse finder anvendelse. Der er på dette område ikke tale om, at lovforslaget indeholder en ny retstilstand, men i de tilfælde hvor udbudsreglerne finder anvendelse efter gældende regler, har disse forrang i forhold til annonceringspligten efter havneloven. Havnelovens bestemmelser skal således ses som en skærpelse heraf af hensyn til en sund og effektiv markedsmæssig konkurrence.

Der er i øvrigt ikke EU-retlige aspekter i lovforslaget.

#### *6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Forslaget vurderes generelt at styrke havnenes økonomi til gavn for den økonomiske aktivitet og vækst i kommunerne.

Givet at kommunale aktieselskabshavnes indtjeningspotentiale øges, indebærer lovforslaget på sigt et direkte indtjeningspotentiale i form af øgede aktieafkast for de kommuner, der ejer kommunale aktieselskabshavne.

Forslaget indeholder en mindre ændring i klageadgangen, som vil lette den offentlige administration for så vidt angår klagesagsbehandling. Ændringen forventes dog ikke at få stor betydning for den offentlige administration.

#### *7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Forslaget vurderes at styrke havnenes effektivitet. Det vil komme erhvervslivet til gode i form af bedre udnyttelse af erhvervshavnene som transportcentre og dermed infrastrukturknudepunkter.

Ca. 2/3 af den danske udenrigshandel går i dag via en havn.

Forslaget indebærer også på længere sigt at presset på den landbaserede infrastruktur reduceres, hvilket vil øge mobiliteten – og dermed indtjeningen – for erhvervslivet.

#### *8. Økonomiske og administrative konsekvenser for borgerne*

Forslaget har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for borgerne.

#### *9. Statsstøtteretlige aspekter*

Forslaget har ingen statsstøtteretlige aspekter.

#### *10. Miljømæssige konsekvenser*

Forslaget har til hensigt at sikre bedre rammer for udvikling af havnene som effektive infrastrukturknudepunkter. Ved effektivisering og forbedring af vilkårene for havnesektoren er målet bl.a. at fremme og styrke søtransporten som en miljøvenlig transport, ligesom fokus på havnene som transportcentre kan bidrage til at sikre effektive og velfungerende transportkorridorer, som også sikrer effektivisering af landtransporten.

Dette vurderes samlet at have en positiv miljømæssig effekt, som dog ikke kan kvantificeres nærmere.

#### *11. Høring*

Lovforslaget har været sendt i høring hos:

Danmarks Rederiforening, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), DI Transport, Fælles Fagligt Forbund 3F, Danske Havne, Danske Havnevirksohmheder, Danmarks Skibsmæglerforening, Landbrug og Fødevarer, Miljøministeriet, Skatteministeriet, Indenrigsministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet, Erhvervs- og selskabsstyrelsen, Konkurrencestyrelsen, Forsvarsministeriet, Klima- og Energiministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Domstolsstyrelsen, Datatilsynet, Færøernes Landsstyre, Grønlands Hjemmestyre, Statsstøtteudvalget i Konkurrencestyrelsen, Danske Regioner,

Trafikselskaberne i Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT), 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), Landbruksrådet, 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 Fælles Udvalg (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

### 12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter  (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter  (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Forslaget vil generelt bidrage til at øge indtægtsgrundlaget i de kommunalt ejede havne. I kommunale aktieselskabshavne vil en øget indtjening give kommunerne mulighed for at udtage større aktieafkast.	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Lettelser for kommunalbestyrelsen og Kystdirektoratet i forbindelse med behandling af klagesager.	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Effektivisering af transportkæden og dermed øget indtjeningsmuligheder for erhvervslivet.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Effektivisering af havnenes funktions som transportcentre til	Ingen

	fremme af miljøvenlige transportformer.	
Forholdet til EU-retten	Ingen nye EU-retlige aspekter i forhold til gældende lovgivning.	

*Bemærkninger til de enkelte bestemmelser*

Til nr. 1

Forslaget er foranlediget af en ændring af ressortministeriets navn.

Til nr. 2

Der foreslås en bestemmelse om, at en havns ledelse skal prioritere brugen af havnearealer til aktiviteter, der forudsætter søtransport af gods, fisk, passagerer mv. eller andre aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed. I prioriteringen bør havnen så vidt muligt finde lejere, der på markedsvilkår kan anvende havnearealerne til de beskrevne formål, eller selv anvende arealerne til de driftsområder, som den enkelte havn er bemyndiget til at varetage i henhold til havnens valg af organisationsform.

Bestemmelsen udelukker dog ikke, at havnen kan udleje arealer til andre formål. Såfremt arealerne ikke kan udlejes til aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed, kan arealerne udlejes til andre formål med det formål at give havnen lejeindtægter. Det er således muligt for havnen at udleje arealer på eksempelvis en mole til opstilling af vindmølle- eller bølgeenergianlæg, så længe arealerne ikke er efterspurgt til aktiviteter, der forudsætter søtransport af gods, fisk, passagerer mv. eller andre aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed.

Det er ikke formålet, at havnenes forretningsmuligheder ændres med indsættelsen af det nye stk. 2. Havnenes driftsområder vil fortsat være afhængig af den valgte organisationsform.

Til nr. 3

I den gældende havnelov er de enkelte havnes driftsområder knyttet til havnenes organisationsform. Denne struktur bevares i dette lovforslag, men som noget nyt foreslås en bestemmelse, der fastsætter de grundlæggende rammer for, hvilken type virksomhed enhver erhvervshavn kan drive uanset organisationsform.

Forslaget til bestemmelsens stk. 1, nr. 1, svarer til den nuværende retstilstand.

Det foreslås i stk. 1, nr. 2, at kommunale havne får generel adgang til at udleje bygninger til private virksomheder på havnen. Bestemmelsen har til formål at sikre, at eventuel overskydende eksisterende kapacitet kan udlejes til hensigtsmæssige formål. Dette vil være til gavn for både havnen og havnenes bruger.

I forhold til forslaget til stk. 1, nr. 3 bemærkes det, at havnene efter de gældende regler har begrænsede muligheder for at indgå i økonomiske samarbejder. Dette medfører, at det kan være forbundet med udfordringer for visse havne at foretage de nødvendige investeringer i IT-systemer eller lignende. Disse systemer kan være affødt af lovkrav på andre områder, eller de kan være med til at give havnen mulighed for at optimere sin drift.

Forslaget til stk. 1, nr. 3 åbner derfor for, at flere havne kan gå sammen om at drive aktiviteter, der understøtter driften og udviklingen af havnens infrastruktur, bygninger, faciliteter mv. Bestemmelsen giver således mulighed

for at foretage fælles investeringer i - og drift af - IT-systemer, havnebåde, oprensingsopgaver mv. Et andet område, hvor bestemmelsen vil kunne finde anvendelse, er økonomisk samarbejde om maritim sikring. Det vil fremover være muligt for flere havne at indgå i et samarbejde omkring dele af dette arbejde, f.eks. i forbindelse med tekniske løsninger med overvågning eller lignende. Det forventes samtidig, at ændringen vil skabe mere købekraftige enheder, hvilket vil være både til gavn for de enkelte havne og konkurrencesituationen generelt.

Vedrørende forslaget til stk. 2 bemærkes det, at alle havne efter de gældende regler er begrænset til at kunne drive virksomhed på havnen eller dennes tilstødende landarealer. Tilstødende landarealer skal forstås ganske snævert, således at havnen kun kan drive sin virksomhed på havneområdet eller umiddelbart op til dette. Havnen kan i henhold til den nuværende lovgivning uanset organisationsform ikke drive virksomhed på arealer, der ikke ligger i havnen eller på tilstødende arealer.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2. giver mulighed for, at en havn kan drive havnedrift også uden for havneområdet. Bestemmelsen ændrer ikke på hvilke driftsområder, havnen kan varetage, men giver mulighed for at havne, der ikke længere kan skaffe de fornødne arealer til havnens fortsatte drift og udvikling i umiddelbar tilknytning til havnens eksisterende arealer, f.eks. på grund af bynær beliggenhed, kan placere dele af sin virksomhed på arealer, der ikke umiddelbart ligger i tilknytning til havnens eksisterende arealer. Af andre eksempler på forhold, der kunne berettige en placering uden for havnens eksisterende arealer er, at udvidelser i tilknytning til de eksisterende arealer vil være uforholdsmæssigt vanskelige eller omkostningskrævende, eller at overordnede infrastruktursyn berettiger en anden placering.

Dette vil typisk være aktuelt for aktiviteter, der ikke umiddelbart er betinget af havnenær placering, såsom oplagring af gods forud for udskibning o.l.

De foreslåede ændringer i havneloven skal samtidig bane vejen for, at havnearealer kan prioriteres til aktiviteter, der understøtter søtransport, eller til andre aktiviteter der forudsætter havnenær beliggenhed. Det er således ikke formålet med denne bestemmelse, at havnen skal lade eksisterende havnearealer erstattes med arealer, der ikke ligger umiddelbart op til havnens eksisterende arealer.

Af konkurrencemæssige hensyn skal erhvervelsen og driften af arealer, der ikke er støder op til havnens eksisterende arealer, samt aktiviteter på disse arealer, udskilles i en selvstændig skattepligtig enhed, så krydssubsidiering undgås, og der skabes gennemsigtighed for brugerne.

Til nr. 4

Som anført under bemærkninger til nr. 3 er havnens mulige driftsområder efter de nuværende regler delt efter, hvilken organisationsform havnen har valgt. Det er ikke hensigten at ændre herpå. Den foreslåede ændring er en konsekvens af indførelsen af bestemmelsen i § 6a.

Til nr. 5

Den nuværende havnelov indeholder begrænsninger i, hvornår kommunalbestyrelsen kan beslutte at omdanne en kommunal havn til en anden af havnelovens mulige organisationsformer. Således skal den kommunale havn have en årlig godsomsætning på over 0,5 mio. t. eller have landinger af fisk med en landingsværdi over 100 mio. kr., for at kunne beslutte at omdanne havnen til en anden af de i § 6, stk. 1 nr. 3 – 5 nævnte former.

Det foreslås at bestemmelsen ophæves, så det fremadrettet er op til kommunalbestyrelsen ud fra almindelige markedsmæssige betragtninger at afgøre, hvilken organisationsform, der vil passe bedst til den enkelte havn.

Til nr. 6

I henhold til den hidtidige havnelov skal der udpeges en stedfortræder for hvert af bestyrelsesmedlemmerne. Dette medfører, at havnebestyrelsens sammensætning potentielt kan variere betydeligt fra møde til møde.

Kravet om udpegning af stedfortræder for hvert enkelt bestyrelsesmedlem bortfalder med den foreslåede ændring af bestemmelsen. Det vil således fremover være op til havnens vedtægter at afgøre, hvornår havnebestyrelsen er beslutningsdygtig. Den foreslåede ændring har til formål at tilpasse bestemmelsen til de regler, der i øvrigt gælder for bestyrelser i erhvervsvirksomheder.

Til nr. 7

Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke på den nuværende retstilstand, men er en konsekvens af forslaget til § 6a.

Til nr. 8.

For havnens nuværende driftsområder henvises til de generelle bemærkninger pkt. 2.1.

I henhold til gældende regler kan en selvstyrehavn udføre havnerelateret operatørvirksomhed, såfremt der kan opnås dispensation hertil fra transportministeren.

Med den foreslåede bestemmelse vil det fremadrettet ikke være betinget af en dispensation at udføre denne virksomhed.

Med den nye bestemmelse gives der desuden mulighed for, at selvstyrehavne generelt kan varetage funktioner, der understøtter formålet om at drive og udvikle en erhvervshavn til gavn for havnens brugere. Således gives der adgang til at investere i aktiviteter, der bidrager positivt til hele havnesektoren. Det gælder for eksempel:

- Deltage i anlæg og transportcenteraktiviteter. Ved transportcenter forstås knudepunkter, hvor to eller flere transportformer udveksler gods. Ved aktiviteter forstås den service, der normalt udføres af havneadministrationen i havnene, f.eks. bygninger, lagerstyring, oplagsplads, truck- og kranservice, brændstofsalg. Kombiterminaler anses også som værende transportcentre.
- Erhverve areal og bygninger uden for havnens matrikel, som kan udlejes til f.eks. industrivirksomheder, der anvender havnen, men ikke behøver en kajnær placering.
- Udbyde trosseføring, lodstjeneste og isbrydning, samt i mindre omfang slæbebådsservice, hvor tjenesten enten ikke udbydes eller mangler.
- Bistå virksomheder i deres overvejelser om lokalisering af virksomheden på eller nær havnen, herunder indgå i samarbejder med kommercielle parter om markedsføring og projektstyring.
- Tilbyde virksomheder samarbejde og investeringer i infrastrukturlignende anlæg, der kan øge virksomhedens effektivitet og indtjening, f.eks. faciliteter til oplag af rå- og færdigvarer, særligt transportmateriel, overvågning af varelager etc.
- Indgå i udviklingsselskaber med private virksomheder – samarbejde om nye aktiviteter. Det kan være elektronisk fiskeriauktion, understøtte klynger omkring nye opgaver, som f.eks. renovering af borerig, markedsføring af krydstogtfaciliteter, bioenergi, affaldshåndtering og produktion, montage og udskibning af vindmøller.
- Udnytte havnens kørende materiel bedre – det kan f.eks. være snerydning, løft, fejning etc. for virksomheder med tilknytning til havnen.
- Investere, drive og udleje kapacitet i bygninger og anlæg f.eks. pakhuse, tankanlæg, pipelines til havnens kunder, isværk i fiskerihavne.

- Deltage i bølge- og vindenergi også som medejer af anlæg og producent. Adgang til at sælge overskudsproduktion til gavn for havnens indtjening og dermed dens udvikling..

Det er således afgørende for, hvorvidt havnen kan varetage aktiviteten, at aktiviteten tjener et formål om at servicere havnens brugere.

Bestemmelsen åbner ikke op for, at havnen kan drive aktiviteter, der ikke understøtter formålet om at drive og udvikle erhvervshavn til gavn for havnens brugere. En erhvervshavn organiseret som en kommunal selvstyrehavn er således afskåret fra at kunne investere i rederivirksomhed, spedition, mæglervirksomhed, produktionsvirksomhed eller lignende, da disse aktiviteter vil være i direkte konkurrence med havnens brugere og dermed ikke understøtte formålet om at drive aktiviteten med henblik på at servicere havnens brugere.

Havnens varetagelse af aktiviteter i henhold til stk. 6 er dog betinget af, at aktiviteterne ikke i forvejen varetages - eller fremover kan varetages - af private aktører på markedsvilkår. Hensigten med bestemmelsen er således også at sikre private virksomheder adgang til markedet for disse aktiviteter.

Lovforslaget indebærer, at aktiviteter, der falder under bestemmelsen og har en begrænset omsætning, umiddelbart skal kunne varetages af havnen selv. Der foreslås indført en omsætningsgrænse på 500.000 kr., under hvilken havnen selv kan etablere og drive havnerelateret operatørvirksomhed uden begrænsninger. Det er dog en forudsætning, at dette ikke sker i konkurrence med private virksomheder, der allerede opererer på havnen, hvorfor havnen kun kan drive tjenesten, hvis der ikke allerede er private virksomheder med denne ydelse etableret på havnen. Tilsvarende skal havnen afstå fra at drive tjenesten, såfremt private aktører senere måtte ønske at drive tjenesten på markedsvilkår.

For aktiviteter med en omsætning på mere end 500.000 kr. skal havnen forud for iværksættelse af drift af aktiviteterne afsøge markedet med henblik på at identificere private virksomheder, der kan varetage aktiviteten. Der skal derfor ske annoncering med en rimelig frist i relevante medier. For at give private virksomheder en rimelig tid til at sammensætte et tilbud på aktiviteten, skal der minimum gives en frist på otte uger. I den mellemliggende periode må havnen selv udføre aktiviteten, hvis dette er nødvendigt af hensyn til havnens fortsatte drift.

For aktiviteter i øvrigt omfattet af udbudsregler eller tilbudsloven forudsættes det, at disse overholdes ved indhentning af tilbud på opgaver. Såfremt en aktivitet er omfattet af udbudslovgivningen vil havnelovens annonceringspligt ikke finde anvendelse. Annonceringspligten viger for udbudsreglerne, hvor disse finder anvendelse. Det gælder således, at udbudsreglerne har forrang for annonceringspligten. Det vil være op til en konkret vurdering af den pågældende aktivitet, om den er omfattet af udbudslovgivningen. Hvis aktiviteten skal ses som en del af havnens forretningsmæssige dispositioner, og ikke som et element af havnens rolle som en særlig del af forvaltningen, finder udbudsreglerne, herunder tilbudsloven, ikke anvendelse.

Det er en forudsætning, at der løbende annonceres hvert 5. år, for at eventuelt nye private aktører på markedet får mulighed for at byde ind på aktiviteten. Det er i den forbindelse vigtigt at sikre, at havnen stiller de nødvendige rammer til rådighed, så aktiviteten, efter at have været drevet i et selskab under havnen selv, kan overtages af private aktører. Dette kan f.eks. gøres ved at havnen i en overgangsperiode deltager i driften sammen med en privat aktør.

Hvis en aktivitet går fra at generere en omsætning under grænsen i stk. 4 til at være på over 500.000 kr., skal aktiviteten, når dette konstateres, i medfør af denne bestemmelse annonceres med henblik på at finde en privat aktør, der kan løse opgaven på markedsvilkår.

Der vil ikke være behov for at annoncere hvert 5 år, når en privat aktør udfører en opgave eller tjeneste.

Med den foreslåede ændring skal havnen udskille aktiviteterne i et særskilt skattepligtigt datterselskab.

Udskillelsen skal ske ved, at selvstyrehavnen kontant indskyder en kapital, som svarer til selskabslovens bestemmelser for aktieselskaber, på mindst 500.000 kr., i en ny selvstændig juridisk enhed, som skal forestå de pågældende aktiviteter.

Kravet om udskillelse har desuden til formål at sikre, at havnens økonomi ikke belastes unødigt af deltagelse i de udskilte enheders aktiviteter. I visse situationer kan det dog af driftsmæssige hensyn være nødvendige at køre med underskud over en periode, for på længere sigt at øge selskabets indtjeningsmuligheder til gavn for både havnen og dens brugere. Der indsættes derfor en grænse på 5 år inden for hvilken, den udskilte enhed skal generere positivt driftsresultat. Det bemærkes herved, at princippet fra den nuværende lovs § 9, stk. 13, overføres til en sådan enhed med den i lovforslaget foreslåede udvidelse fra 3 år til 5 år. .

Til nr. 9

Det foreslås, at § 9, stk. 7, ophæves som konsekvens af forslaget til § 9, stk. 6.

For så vidt angår forslaget om at ophæve § 9, stk. 11, henvises til pkt. 2.3 ovenfor, der indeholder en beskrivelse af de nuværende regler for vederlag til bestyrelsesmedlemmer i kommunale selvstyrehavne.

Det foreslås, at kommunale selvstyrehavne får mulighed for at sikre deltagelse af de rette kompetencer i bestyrelsen til at understøtte havnens drift og udvikling på linje med helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne. Det foreslås derfor at fjerne begrænsningen i vederlag. Dette giver mulighed for at tiltrække en bredere kreds af professionelle bestyrelsesmedlemmer til selvstyrehavnenes bestyrelse. Der henvises desuden til pkt. 3 i de generelle bemærkninger.

Hensigten med ophævelse af § 9, stk. 12, er, at det fremadrettet skal være kommunens egen vurdering, der afgør, hvilken organisationsform der vælges.

Til nr. 10

Det foreslås, at en selvstyrehavn fremadrettet kan have et underskud på driften i 5 år frem for de nuværende 3 år, inden havnen må overgå til at være en kommunal havn. Det kan i visse situationer af driftsmæssige hensyn være nødvendige at køre med underskud over en periode, for på længere sigt at øge havnenes indtjeningsmuligheder af gavn for både havnen og dens brugere. Investering i ny havneinfrastruktur er typisk meget omkostningskrævende, og vil kunne påvirke havnens driftsmæssige resultat negativt i en årrække, inden investeringer begynder at generere overskud

Til nr. 11

Ændringen er en konsekvens af, at aktieselskabsloven er afløst af selskabsloven.

Til nr. 12



Efter den nuværende havnelov kan helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavn drive virksomhed som kommunale selvstyrehavne samt varetage havnerelateret operatørvirksomhed .

Det foreslås, at kommunalt ejede aktieselskabshavne fortsat skal kunne drive virksomhed som kommunale selvstyrehavne, jf. § 9, stk. 5 og 6. Vedrørende den i § 9, stk. 6, omhandlede annonceringspligt foreslås det, at den skal finde anvendelse på kommunalt ejede aktieselskabshavne, dog ikke for så vidt angår havnerelateret operatørvirksomhed. De opgaver, der herefter er omfattet af annonceringspligten, skal udskilles i et selvstændigt skattepligtigt datterselskab.

Til nr. 13

Der foreslås en bestemmelse om, at helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskaber kan foretage investeringer i udenlandske havne. Dette har med de gældende regler ikke været muligt, da havnens drift har været begrænset til havnen og dens tilstødende landarealer. Formålet er at give havnen mulighed for at understøtte de aktiviteter, som havnen driver på eksisterende arealer, og som underbygger formålet om at drive og udvikle erhvervshavn til gavn for havnens brugere.

Bestemmelsen udvider ikke havnens driftsområde. Det er således en forudsætning, at de udenlandske aktiviteter, der investeres i, kan rummes inden for de opgaver, som havnen i henhold til § 10, stk. 3, kan varetage. I forhold til den nuværende havnelov adskiller bestemmelsen sig derved i, at havnen får begrænset mulighed for at deltage i aktiviteter, der udføres i andre lande. Bestemmelsen åbner således ikke for, at havnen kan investere i udenlandske færgeruter, produktionsvirksomhed eller lignende.

Af hensyn til at sikre at disse udenlandske aktiviteter ikke kan medføre potentielt uoverkommelige tab for havnens økonomi, foreslås der indsat en begrænsning for størrelsen af den samlede investering på 15 % af havnens egenkapital. Denne grænse sikrer, at havnen får økonomisk mulighed for at foretage investeringer, men også at disse samtidig ikke kan få afgørende negativ indflydelse på havnens fortsatte kerneaktiviteter.

Begrænsningen på 15 pct. gælder på investeringstidspunktet. Hvis moderselskabets egenkapital skulle svinde i forhold til investeringstidspunktet, vil dette ikke medføre, at den udenlandske investering skal frasælges eller ophøre. 15 pct. er en absolut grænse, og det vil således ikke være muligt at tilføre midler herudover. Omvendt er det ikke meningen, at bestemmelsen skal indeholde begrænsninger i, hvor mange investeringer havnen kan foretage, så længe de samlede investeringer ikke overstiger den opstillede begrænsning..

Investeringer i udenlandske havneanlæg eller faciliteter skal henlægges i et særskilt skattepligtigt datterselskab dels for at forhindre eventuelle konkurrenceforvridende fordele i forhold til private virksomheder, dels for at indkapsle investeringsrisikoen i en selvstændig enhed.

Det er af afgørende betydning at disse investeringer i udenlandske aktiviteter kan understøtte havnens drift til gavn for havnens brugere. For at sikre at dette overordnede formål opnås, foreslås det, at moderselskabets bestyrelse skal godkende investeringer, der foretages i datterselskabet i udenlandske havneanlæg eller faciliteter.

Til nr. 14

Bestemmelsen indføres med henblik på at bringe havneloven ajour med selskabsloven på dette punkt.

Til nr. 15 og 16

Med indsættelsen af ordene ”og havne” i kapitel 5 a sikres, at bestemmelsen både favner havnefaciliteter og havne. Der henvises i øvrigt til lovforslagets generelle bemærkninger under afsnittet om forhold til EU-retten.

Til nr. 17

Efter den nuværende havnelovs § 17 er klageadgangen over forvaltning af en erhvervshavn opdelt på baggrund af havnenes organisationsform. Klage over forvaltning af henholdsvis statshavne, kommunale aktieselskabshavne og private havne indgives for transportministeren, mens klage over forvaltning af en kommunal selvstyre havn i første led indklages for kommunalbestyrelsen, hvis afgørelse efterfølgende kan indgives for transportministeren.

Det foreslås, at klageadgangen i forbindelse med forvaltning af en erhvervshavn ikke skal differentieres efter, hvilken organisationsform havnen har. Dette skal ses i forlængelse af, at det fremadrettet vil være færre begrænsninger for havnen i valg af organisationsform. Der vurderes ikke at være særlige forhold, der begrunder forskelligartede klagebestemmelser.

Hensigten med den foreslåede ændring er desuden at sikre, at kun havnens dispositioner i henhold til havneloven skal kunne påklages til transportministeren. Overtrædelse af regler i andre sammenhænge bør afgøres af de myndigheder, der besidder den største saglige og faglige kompetence på området. Kommunalbestyrelsens forvaltning af en kommunal havn kan fortsat indbringes for det kommunale tilsyn i henhold til gældende regler, ligesom klager med et konkurrenceelement i lighed med de hidtidige regler påklages til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen. Bestemmelsen medfører desuden, at almindelige driftsmæssige dispositioner som følge af havnens forretningsmæssige overvejelser kun kan påklages, i det omfang de strider mod havnelovens bestemmelser.

De nuværende regler indeholder ikke en begrænsning i, hvem der er tillagt klageadgang. Det foreslås, at kun juridiske eller fysiske personer med en væsentlig individuel interesse i en sags udfald skal have mulighed for at klage over forvaltningen af en havn. Interesseorganisationer, der optræder som repræsentant for en part, vil dog også være tillagt klageadgang i medfør af den foreslåede bestemmelse.

For så vidt angår stk. 2 bemærkes det, at det i den gældende havnelov er fastsat, at klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende. Det foreslås, at denne bestemmelse ændres, således at klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende eller offentliggjort, og at transportministeren kan se bort fra fristen, når omstændighederne taler derfor. Den foreslåede bestemmelse svarer til kystbeskyttelseslovens § 18, stk. 5.

Til nr. 18

Bestemmelsen er en overgangsbestemmelse i forbindelse med en tidligere ændring af havneloven, og den har således ikke virkning længere, hvorfor den ophæves.

Til nr. 19

Der henvises til bemærkningerne for nr. 18.

Til § 2 nr. 1

Udvidelse af erhvervshavne behandles i dag i lighed med andre anlæg på søterritoriet efter bekendtgørelse nr. 809 af 22. august 2005 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet (VVM).

Bekendtgørelse nr. 997 af 14. december 1999 om miljømæssig vurdering (vvm) i forbindelse med udvidelse af bestående havne foreslås derfor ophævet.

Til § 2 nr. 2

Der henvises til bemærkninger til § 1, nr. 9.