



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

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

Trafikudvalget har i brev af 11. maj 2005 stillet mig følgende spørgsmål 21 (L 143 - Bilag 5), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 21:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 11. maj 2005 fra Danske Havnevirksomheder, jf. L.143-bilag 5."

Svar:

I henvendelsen fra Danske Havnevirksomheder oplyses, at brancheforeningens medlemmer udfører virksomhed bl.a. som terminaloperatører og stevedorer mv.

Danske Havnevirksomheder finder, at lovforslaget indebærer en udvidelse af kommunernes adgang til at udbyde ydelser, der vil konkurrere direkte med de private havnevirksomheder.

Lovforslaget vedrører skibsrelaterede hjælpetjenester, hvilket fremgår bl.a. af lovforslagets uddybende forklaring til overskriften, at der er tale om "Skibsrelaterede hjælpetjenester".

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

Danske Havnevirksomheder foreslår, at en havn ikke skal kunne opnå tilladelse til skibsrelaterede hjælpetjenester, såfremt de ikke fungerer tilfredsstillende i privat regi som følge af havnens forhold. Danske Havnevirksomheder mener, at havnen skal dokumentere, at den reelt har forsøgt at løse den private havnevirksomheds problemer med at tilbyde skibsrelaterede hjælpetjenester.

Det skal bemærkes, at de kriterier, der vil blive anvendt for at give en dispensation til at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester, fremgår af lovforslaget.

Med det ændringsforslag jeg tidligere har lovet Folketingets Trafikudvalg at stille til lovforslaget om nedsættelse af godsomsætningsgrænsen fra 3 mio. tons til 1,5 mio. tons, kan jeg oplyse, at havnen for det første skal dokumentere, at den i de seneste 3 år har haft en årlig godsomsætning på mindst 1,5 mio. tons gods. Dernæst skal havnen dokumentere, at dens behov for skibsrelaterede hjælpetjenester ikke er opfyldt. Der vil være flere måder, hvorpå havnen vil kunne dokumentere, at behovet for skibsrelaterede hjælpetjenester ikke er opfyldt.

Ministeriet vil imidlertid lægge vægt på, at havnen kan dokumentere, at den har gennemført samtaler med den/de eksisterende operatører om at løse en utilfredsstillende situation omkring ydelsen af den eller de skibsrelaterede hjælpetjenester, hvor havnen finder, at behovet ikke er tilfredsstillende opfyldt. Der kan være et eller flere elementer, hvor særligt kvalitet eller pris kan spille den afgørende rolle.

Danske Havnevirksomheder foreslår, at en eventuel tilladelse skal indeholde en definition af, hvilke konkrete skibsrelaterede hjælpetjenester, tilladelsen omhandler, samt at bestemmelsen bortfalder, så snart en privat havnevirksomhed kan tilbyde skibsrelaterede hjælpetjenester på tilfredsstillende vis.

Jeg kan oplyse, at jeg finder det naturligt i en tilladelse at oplyse om hvilken aktivitet, der gives tilladelse til. Ifølge lovforslaget kan en tilladelse meddeles med en gyldighedsperiode på op til 5 år. Ifølge lovforslaget skal der etableres et skattepligtigt selskab til at udøve de skibsrelaterede hjælpetjenester. Tilladelsen bortfalder, hvis selskabet giver underskud i 3 på hinanden følgende år. Der er ikke i lovforslaget angivet andre begrundelser for bortfald af en tilladelse.

Danske Havnevirksomheder bemærker, at det skal sikres, at det selskab, hvori de skibsrelaterede hjælpetjenester skal drives, reelt er en selvstændig enhed og udskilt fra den ørige havnedrift. Danske Havnevirksomheder mener, at det kun kan ske, såfremt de to enheder ikke beskæftiger de samme ansatte. Herudover skal det sikres, at driftsselskabet opererer på havnen på samme vilkår som en privat havnevirksomhed. Endelig bemærker Danske Havnevirksomheder, at alle aftaler om priser m.v. bliver offentlige tilgængelige, samt at private havnevirksomheder har krav på at få tilbud om at operere på de samme vilkår på havnen.

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

Det fremgår endvidere af bemærkningerne til lovforslaget, at tilladelser vil blive givet på åbne og ikke diskriminerende vilkår.

Hvad angår spørgsmålet om prissætning forstår jeg spørgsmålet sådan, at der stilles spørgsmål ved havnens priser for infrastrukturen. Jeg kan i den sammenhæng henvise til mit svar på Trafikudvalgets spørgsmål 20, hvor jeg oplyser, at jeg har indhentet en udtalelse fra Konkurrencestyrelsen, der i sit svar henviser til Havneudvalgets betænkning fra august 1998, hvor spørgsmålet også blev behandlet.

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

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

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

Jeg finder derfor ikke behov for yderligere præciseringer.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen