

DANSK ERHVERV  
BØRSEN  
DK-1217 KØBENHAVN K  
WWW.DANSKERHVERV.DK

T. +45 3374 6000  
F. +45 3374 6080  
-  
INFO@DANSKERHVERV.DK

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

24. august 2011

## Høring af forslag til Lov om ændring af lov om havne

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 11. august 2011.

Idet vi nok engang skal kvittere for det gode arbejde i Havnelovsudvalget, og i øvrigt i det hele kan henviser til vore bemærkninger givet som led i denne proces, kan vi oplyse, at vi ikke har yderligere at tilføje til foreliggende forslag.

Med venlig hilsen



**Jesper Højte Stenbæk**  
Chefkonsulent

JHS/ATH  
jhs@danskerhverv.dk

Side 1/1

-

Deres ref.: 2011-1872  
Vores ref.: SAG-2011-  
02606

-

Transportministeriet  
Att: Søren Clausen  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

## Høring af forslag til Lov om ændring af lov om havne

Hermed fremsendes FOA – Fag og Arbejdes bemærkninger vedrørende forslag til ændring af Lov om havne.

Forbundet skal erklære sig enige i de intentioner der ligger i lovforslaget, for så vidt angår mulighederne for at de kommunale selvstyrehavne samt de helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne kan udvide deres driftsområder. Som det også fremgår af Havn Lovudvalgets betænkning, har allerede de nuværende muligheder herfor højnet niveauet på mange områder. I betænkningen hedder det således i sammenfatningen at *"Under besøgene er udvalget således blevet bekræftet i opfattelsen af, at havnene drives professionelt og ud fra en markedsbaseret tilgang, der sigter mod at give havnenes brugere de bedst mulige rammer for deres forretning"*.

På den baggrund finder vi ændringsforslagets krav om at sende opgaver i udbud kritisable. Vi finder det yderligere kritisabelt, at det pointeres, at private aktører skal have fortrinsret til at udføre opgaverne. Dette kan reelt være en hindring for den lige, fri og åbne konkurrence på havnene.

Endelig er det forbundets opfattelse, at såvel beslutningen om konkurrenceudsættelse samt vurderingen af i hvilket regi opgaven løses bedst bør være et lokalt anliggende.

Med venlig hilsen

Reiner Burgwald  
Sektorformand

**Dato:**  
24.08.2011

**Sagsnummer:**  
11/159675

**Ref.:**  
REB/AESU



**FOA**

Stauings Plads 1-3  
1790 København V

Telefon 4697 2626  
Telefax 4697 2300

Giro 8 01 47 95

E-mail  
foa@foa.dk  
a-kassen@foa.dk

www.foa.dk



# DANMARKS REDERIFORENING

(DANISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION)

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

24. august 2011

## Høring af forslag til lov om ændring af lov om havne

Der henvises til ovennævnte lovforslag, som er blevet tilsendt Danmarks Rederiforening med høringsbrev af 11. august 2011.

Det fremsendte lovforslag gennemfører anbefalingerne fra Havnelovudvalgets betænkning, som Rederiforeningen deltog i udarbejdelsen af. Rederiforeningen kan derfor i det store hele tilslutte sig det fremsendte lovforslag. Vi lægger i den forbindelse afgørende vægt på, at der hermed forhåbentlig skabes ro om rammerne for aktiviteten i danske havne. De senere års uenighed om rollefordelingen mellem de kommunale havnemyndigheder og de private aktører i havnene har ikke været befordrende for samarbejde og udvikling.

Herudover skal vi bemærke til lovforslagets nr. 8, at for at undgå tvivl, bør det præciseres i selve lovteksten, at når havnen efter annoncering vælger selv at udføre en eller flere "aktiviteter, der understøtter brugen af havnen og søtransport", skal annonceringen af opgaven gentages efter fem år. Endvidere bør der indarbejdes en mulighed for, at private virksomheder kan "udfordre" havnens drift af den pågældende aktivitet. Det kunne for eksempel være i situationer, hvor omsætningen stiger markant som følge af indvielse af et nyt kajanlæg, oprettelse af nye faste skibsruter til den pågældende havn eller lignende. Forslaget om denne "udfordringsret" er foranlediget af den foreslåede ændring af den tilladte underskudsperiode fra 3 til 5 år.

Med venlig hilsen  
DANMARKS REDERIFORENING

Jacob K. Clasen

---

**Til:** TRM Havneloven  
**Fra:** jrv@dtl.eu [jrv@dtl.eu]  
**Emne:** Høringssvar forslag til ændring af lov om havne - j.nr. 2011-1872  
**Sendt:** 24-08-2011 09:39:54

---

Til Transportministeriet

Dansk Transport og Logistik (DTL) er brancheorganisation for det danske transporterhverv på vej og bane. DTL er også arbejdsgiverforening for en stor del danske transportvirksomheder.

DTL har følgende bemærkninger til Transportministeriet høring af 11. august 2011 om forslag til lov om ændring af lov om havne:

### **Overordnede betragtninger**

#### *Konkurrence*

Det er vigtigt for DTL, at en ny havnelov sikrer en klar fordeling af rollerne mellem kommunale havne og private virksomheder. Uanset, hvordan en havn er ejet, bør serviceudbuddet ske på markedsmæssige vilkår, så private virksomheder ikke risikerer at komme til at konkurrere med offentlige kasser.

#### *Infrastruktur til havnene*

Når det gælder rammerne for offentlige investeringer i infrastruktur, er en havn ikke bare en havn, men et 'fælles gode'. Havnene bør derfor ses som integrerede dele af godstransportkorridorerne, og der bør tages særlige hensyn til godsets rammebetingelser. Godstransport er én af de vigtigste samfundsmæssige opgaver, såvel for så vidt angår forsyningssikkerhed som eksport. Havne, som allerede er logistikcentre eller har potentiale til at blive det, må tilgodeses for at godset kan flyde ubesværet. Den internationale handel kræver dette, og det får speditørerne til at styre transportstrømme ad den ene eller den anden korridor alt efter, hvor betingelserne er mest gunstige for godset. Kvalitet – herunder serviceudbud og infrastrukturelle rammebetingelser – rettidighed og økonomi er afgørende.

DTL mener i den forbindelse, at det er uhensigtsmæssigt, at en kommune kan bestemme over infrastruktur til og fra en større havn, der har generel samfundsmæssig betydning. Dette bør være et anliggende for staten. Et eksempel er problemerne omkring at få indført modulvogntog til Københavns Havn. Transportministeriet fremfører i den forbindelse i publikationen 'Effektiv godstransport i byerne' fra oktober 2010:

'[...] Man kunne eksempelvis forestille sig en kommune med en havn, som fungerer som transportknudepunkt for såvel vej- som banetransport. I et sådant tilfælde er der en overordnet interesse i at sikre en effektiv adgang for lastbiler til at levere og afhente godset. Et forbud mod lastbiler vil her have betydelige konsekvenser, som vil række ud over den enkelte kommune. Modulvogntog er her en måde at minimere de tunge transporter gennem byområderne [...] I udbredelsen af modulvogntog til relevante havne er et aktivt medspil fra kommunerne afgørende, så muligheden for at effektivisere transporterne udnyttes mest muligt, og gevinsterne for miljøet maksimeres.

Der er en række veje af særlig transportmæssig betydning, hvor det er nødvendigt at sikre, at de samfundsmæssige hensyn, herunder tilgængelighed, mobilitet og miljø tilgodeses. Som nævnt tidligere har der været konkrete tilfælde fra kommuner, hvor disse hensyn ikke har været varetaget i tilstrækkelig grad. Det kan derfor overvejes, hvorvidt den nuværende praksis, hvor den lokale politimester giver en tilladelse ud fra en konkret færdselsmæssig vurdering, er tilstrækkelig. I forhold til disse transportknudepunkter kunne det derfor overvejes at give staten beføjelse til at foretage en central regulering, som det er tilfældet på miljøområdet.

[...] Et andet område, der kan nævnes er byer med erhvervshavne, hvor transitgods gennem byen, kan udgøre en betydelig del af transporterne. Man bør derfor i sin regulering i lige så høj grad have fokus på, hvordan disse transporter kan effektiviseres og gøres mere bæredygtige.

DTL er af den opfattelse, at når staten har investeret store summer i det overordnede vejnet, bør de også have det afgørende ord i forhold til at sikre godset optimale, infrastrukturelle rammebetingelser

på havnen, herunder i forhold til adgang for modulvogntog.

## **Specifikke bemærkninger**

### *Forslagets nr. 6 (§ 9, stk. 2) Havnebestyrelsens sammensætning*

Kommunalbestyrelsen har i den eksisterende havnelov, fuld frihed til at sammensætte havnebestyrelsen i en kommunal havn. I lovforslagets nr. 6 (§ 9,stk.2) foreslås det, at kommunalbestyrelsen forsat har fri frihed til at udpege havnebestyrelsen.

Efter DTLs opfattelse bør det i bestemmelsen sikres, at en rimelig andel af posterne i havnebestyrelsen skal besættes af havnens interessenter indenfor det private erhvervsliv.

DTL har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen/Best regards

**John Roy Vesterholm**

Chefjurist, cand. jur./Head of legal affairs

Dansk Transport og Logistik/Danish Transport and Logistics Association

Grønningen 17, postboks 2250

DK-1019 København K.

Tlf. +45 70 15 95 00

Tlf. direkte +45 40 63 64 33

[www.dtl.eu](http://www.dtl.eu)



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 havnens 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

24. august 2011

## Hørings svar til forslag om lov om ændring af havneloven.

Danske Havnevirksomheder og DI Transport vil gerne afgive fælles hørings svar til forslaget til lov om ændring af havneloven. De to brancheorganisationer deler interesser på havneområdet.

Det er vores overordnede holdning, at lovforslaget bør holde sig meget tæt til Havnelovudvalgets enstemmige betænkning, med mindre der er helt særlige grunde til at afvige herfra.

Enigheden i branchen er vigtig at fastholde, når det drejer sig om hele branchens rammevilkår. For det må ikke glemmes, at de offentligt ejede havnes organisationsformer og muligheder, jo direkte påvirker alle de private virksomheder på havnene.

Udvides de offentlige havnes rettigheder for meget, vil det være en voldsom påvirkning af konkurrencen og investeringslysten for private virksomheder.

Først og fremmest er Danske Havnevirksomheder og DI Transport tilfredse med, at den nye § 6, stk. 2 fastslår, at havnearealer skal prioriteres til havnerelaterede aktiviteter. Det er vigtigt, at fastholde havneinfrastrukturen til dét, den er anlagt for.

Ligeledes er det positivt, at der indføres en direkte klageadgang til ministeren ud over den eksisterende, som gælder for aktieselskabshavne. Dette er en fornuftig løsning, da kommunalbestyrelserne tidligere har skullet behandle klager over sig selv.

På nogle afgørende punkter er forslaget dog gået videre end betænkningen. Det er problematisk, da hele udvalgets betænkning hviler på et samlet kompromis. Hvis betænkningen overskrides, så ødelægger det ikke bare det samlede kompromis men også fundamentet for selve udvalgsarbejdet.

Danske Havnevirksomheder og DI Transport finder det bekymrende, at rettighederne til at udføre tjenester foreslås at komme til at omfatte selvstyrehavne.

Havnelovudvalgets betænkning omtaler kun denne rettighed for A/S-havne. Udvalget foreslog "at det undersøges, hvilke af disse forretningsområder havne med en anden organisationsform kan bemyndiges til at varetage under samme hensyntagen til de konkurrenceretlige regler mv." (s.53 i Havnelovudvalgets betænkning.)

Danske Havnevirksomheder og DI Transport er ikke bekendt med en sådan undersøgelse, og udvalgets enighed gik kun på at undersøge muligheden - ikke på at udstrække frihedsgraderne til andre organisationsformer end A/S-havne.

Det er bekymrende, at offentlige havne bemyndiges til at konkurrere med private selskaber - ganske vist ikke inden for den enkelte havn, hvor der sættes nogle begrænsninger op - men i andre havne. En privat operatør i en havn kan dermed se sig udkonkurreret af en offentlig operatør i nabohavnen. Det kan ikke være hensigten med lovforslaget, og der må findes en løsning, der kan give sikkerhed for, at der ikke sker sådan forvridding af konkurrencen.

Danske Havnevirksomheder og DI Transport vil gerne erindre om, at Havnelovudvalgets betænkning lagde afgørende vægt på, at "udvidede forretningsmuligheder til de kommunalt ejede havne alene gives på et grundlag, hvor de udvidede beføjelser (...) ikke gives på en sådan måde, at havnene kommer i konkurrence med havnens brugere". (s.43 i Havnelovudvalgets betænkning.)

Dette gælder naturligvis både for den enkelte havns egne brugere og for brugere i andre havne, der ligger i umiddelbar nærhed.

Havneloven rummer desuden i sig selv en idé om progression i mængden af frihedsgrader, afhængigt af organisationsform, som det er vigtigt at bevare.

Derfor mener Danske Havnevirksomheder og DI Transport, at kommunale selvstyrehavne ikke bør bemyndiges til at udføre de tjenester, der stilles i udsigt med den foreslåede § 9, stk.6.

Under alle omstændigheder er det u hensigtsmæssigt, at de selvstændige enheder, som såvel selvstyrehavne som aktieselskabshavne, skal udskille konkurrenceudsatte aktiviteter i, må køre med negative driftsresultater i fem på hinanden følgende år. Her må tre år være nok til at vise, om aktiviteten er økonomisk bæredygtig.

Det kan ikke være meningen med lovforslaget at holde hånden under urentable havne og havneaktiviteter, som vil svække sektorens og Danmarks konkurrenceevne.

Et andet punkt, som Danske Havnevirksomheder og DI Transport finder uheldigt ved lovforslaget, er muligheden for A/S-havnene i det foreslåede § 10, stk.4 at foretage investeringer i udlandet med op til 15 % af egenkapitalen.

Udvalget og betænkningen forholdt sig temmelig skeptisk til denne mulighed, men endte på en mulighed for investeringer på 10-15 % med en række forbehold.

Danske Havnevirksomheder og DI Transport mener, der bør sikres bedre mod kapitaludstrømning, og at 10 % derfor er at foretrække frem for 15 %.

5 af de danske aktieselskabshavnes egenkapital (Aalborg, ADP, Grenaa, Frederikshavn og Rønne) ligger samlet på ca. 1,2 mia. kr. - hvoraf 15 % altså udgør ca. 185 mio. kroner. Det er et meget stort beløb, der pludselig vil kunne føres ud af landet, hvis alle udnytter muligheden. Endvidere er der jo mulighed for at såvel organisationsformer som ejerforhold ændrer sig pludseligt. Hvis flere havne omdannes til A/S, kan kapitaludflytningen blive endnu større.

Lovforslaget bør sætte grænser op for sådanne muligheder for at flytte store mængder havnekapital ud af landet uden nævneværdigt at gavne de brugere, som har betalt beløbet med den berettigede forventning, at midlerne skulle geninvesteres i havnen. Bestemmelsen bør kun indføres som forsøgsordning og maksimalt ligge på 10 % af egen-

kapitalen, således at man ikke risikerer, at 15 % af egenkapitalen forsvinder fra de større danske erhvervshavne over en kort periode.

Endvidere stiller Danske Havnevirksomheder og DI Transport sig tvivlende over for forslaget om at ophæve § 8, stk. 3 om omdannelse af kommunale havne. Paragraffen sætter en standard for, hvornår en havn anses for at være i konkurrence. Sådan et skel er nyttigt at have, så store erhvervshavne i konkurrence ikke pludseligt omdannes til kommunale havne. Eller omvendt, at kommunale havne ikke omdannes til selvstyrehavne eller aktieselskabshavne, hvorefter de kan begynde at drive alle mulige former for operationer og tjenester. En sådan udvikling sætter loven nemlig ikke nogen begrænsning på. Det vil derfor være ønskværdigt at bevare § 8, stk. 3 eller indføre en anden bemærkning om, hvornår en havn anses for at være i konkurrence.

Enkelte steder i bemærkningerne til lovforslaget kan der være behov for præciseringer af ordlyden.

Det anføres, at hvis en havn udfører en tjeneste som en privat virksomhed ønsker at drive på markedsvilkår, så "skal havnen afstå fra at drive tjenesten". Her ville det være hensigtsmæssigt at angive en frist for afståelsen - fx en måned - så havnen ikke kan forsøge at udkonkurrere eller hindre den private nytilkommer ved at trække afståelsen i langdrag.

Det nævnes desuden, at annoncering efter private virksomheder, der kan varetage en given tjeneste, skal ske i "relevante medier". Dette kunne med fordel også præciseres eller angives med eksempel, fx som "relevante nationale og lokale medier".

Her ville det også være relevant at nævne, at EU-traktatens ord om åbenhed, transparens, ligebehandling, etc. skal respekteres.

Det ville også være ønskeligt 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 fra et lavere udgangspunkt (hvor der ikke er foretaget en sådan annoncering).

Gennemføres disse forbehold i den endelige lovtæst, vil Danske Havnevirksomheder og DI Transport bakke op om lovforslaget til ændring af havneloven.

Vi står naturligvis til rådighed for spørgsmål eller uddybninger af det ovenstående, ligesom vi fortsat gerne indgår i konstruktiv dialog om havnesektorens rammevilkår.

Med venlig hilsen

Jakob Svane  
DI Transport / Danske Havnevirksomheder

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

## Danske Havnes bemærkninger til Lov om ændring af lov om havne

23. august 2011

Det fremsendte lovforslag udtrykker Havnelovudvalgets enstemmige betænkning i en lovtæst. Danske Havne kan tilslutte sig lovforslaget.

Gennemføres forslaget i den foreliggende form, kan Danmarks 8 aktieselskabshavne og 22 selvstyrehavne:

- Gøre det muligt, at Danmarks 30 største kommunalt ejede havne kan tilbyde et fuldt servicekoncept, og ikke mangler en eller flere helt elementære services, som f.eks. trosseføring.
- Understøtte industrivirksomheders behov for infrastruktur i form af tanklager, pipeline, bufferlager m.v, som kan sikre stordrift i råvaretilførsel og effektiv distribution.
- Styrke samarbejde og klynger i forbindelse med fælles projekter i havnen eller i en transportkæde med ansvarlig kapital.
- Drage fordel af konsolidering af gods og passagerer i havne og styrke decentral distribution.

De kommunale havne kan med loven også etablere og udføre de opgaver, som havnene har påtaget sig, på en mere økonomisk fordelagtig måde. Det gælder f.eks. de nye opgaver med isbrydning, lodsning, vedligeholdelse af moler og anlæg, oprensning af sejlrender og mindre bugseringsopgaver. Materiel kan udnyttes mere effektivt.

Med lovforslaget kan havnene gøres deres for at gøre samfundskagen større til fordel for vækst, jobs og værditilvækst. De danske erhvervshavne kan fortsætte udviklingen mod ”havne i verdensklasse”.

## Bemærkninger til lovforslagets enkelte dele

I § 6 gøres det som noget nyt klart, at havnearealer skal prioriteres til aktiviteter, der understøtter søtransport. Det kan også være til andre aktiviteter, der kan have fordel af havnenær beliggenhed. I bemærkninger til denne paragraf åbnes for, at arealer og bygninger kan udlejes til andre formål, hvis der ikke er efterspørgsel fra havnerelaterede virksomheder.

Danske Havne er enig i det vigtige i at bevare aktive havnearealer og skærme virksomheder på havnen mod skærpede miljøkrav fra boliger. Men det er også vigtigt at bevare fleksibilitet, så udtjente havnearealer kan frasælges eller mageskiftes, og provenuet anvendes til bygning af ny og moderne havn ud i vandet.

Et andet forhold er, at meget transport af gods til og fra havne sker med lastbil. Det skal fortsætte, og havnene er i dag meget bevidste om, at lægge virksomheder med meget lastbiltransport længst tilbage på havnene, mens kajnære arealer reserveres til virksomheder, der anvender søtransport.

En **ny § 6a** gør det muligt for alle havne, også mindre kommunale havne, at ”indgå i økonomisk samarbejde med andre havne om drift og udvikling af havnens infrastruktur, bygninger og faciliteter samt indkøb af tjenester”.

Med denne bestemmelse er det nu op til havnene at udnytte de besparelsesmuligheder, som ligger i tættere samarbejde om tekniske opgaver, indkøb og anvendelse af materiel. Tjenester bør i den forbindelse suppleres med varer for fuldstændighedens skyld.

§§ 8 og 9, bestyrelsens sammensætning og honorar. Danske Havne bifalder moderniseringen af havnebestyrelsernes sammensætning og fri fastsættelse af vederlag.

I § 9, stk. 5, om virksomheder havne skal betjene, bør også nævnes vognmænd, som havne i dag betjener med kraner, pakhuse m.v.

Danske Havne noterer sig i §9, stk. 6, om kommunale selvstyrehavnes virkefelt, at konkurrencemyndighederne har hævet deres forbehold for, at kommunale selvstyrehavne kan etablere aktieselskaber og forestå havnerelateret operatørvirksomhed.

Bagatelgrænsen på 500.000 kr. er en god forenkling, som særlig vil være nyttig i situationer med pludselige huller i den service, havn og servicevirksomheder skal kunne tilbyde.

For opgaver over 500.000 kr./år i omsætning vil det være hensigtsmæssig at præcisere, i hvilke medier havnene skal annoncere efter serviceudbydere. Alle havnene har hjemmesider, hvor annoncering kan ske. Ønskes flere annoncemidler, bør det klart fremgå, så der ikke senere rejses tvivl om havnens vilje til at lade tjenesten udføre af en privat udbyder.

I samme paragraf tillades selvstyrehavne og aktieselskabshavne at danne aktieselskaber. Danske Havne finder det vigtigt, at selskabsdannelsen kan gøres så fleksibel som mulig, og det bør være op til den enkelte havn at finde sin form inden for selskabslovens rammer.

§ 10, stk. 4 giver aktieselskabshavne mulighed for at investere op til 15 % af egenkapitalen i udenlandske havneanlæg og havnefaciliteter. Denne bestemmelse kan få betydning for etablering af godsruiter i blandt andet Østersøområdet, når en dansk havn kan medvirke til at sikre kvaliteten af operationer og godshåndtering i udenlandske havne.

§ 17, klageadgangen til transportministeren udvides, så klager over selvstyrehavnes dispositioner efter Havneloven kan ske direkte til Transportministeren. Denne regel gælder i dag for aktieselskabshavne.

Danske Havne kan tilslutte sig, at klageadgangen til transportministeren udvides for så vidt klagen vedrører Havneloven, som det også fremgår af lovforslagets bemærkninger.

Danske Havne påskynder den hurtige udmøntning af Havnelovudvalgets betænkning, og ser frem til en snarlig behandling af lovforslaget i Folketinget.

Uffe Steiner Jensen  
Formand  
Danske Havne

Torben Kjærgaard  
Direktør  
Danske Havne

---

**Til:** TRM Havneloven  
**Fra:** Thomas Suenson [public@suensons.dk]  
**Emne:** Høringssvar, havneloven / 24.8.2011 1200b Transportministeriet  
**Sendt:** 24-08-2011 14:05:06  
**Bilag:** image001.jpg; ATT977015.txt

---

Til  
Transportministeriet

Høring over forslag til ændring af lov om havne

Danske Speditører har på anden hånd modtaget lovforslaget og noterer, at det i det store og hele er i tråd med, hvad foreningens direktør Martin Aabak som repræsentant for Dansk Erhverv har medvirket til under udvalgsbehandlingen.

Foreningen har ikke yderligere kommentarer.

København, den 24. august 2011

Med venlig hilsen



Transportministeriet

**DANSK METAL**  
Formandssekretariatet  
Nyropsgade 38  
1780 København V  
Tlf.: 3363 2000  
Fax: 3363 2150  
e-mail:  
metal@danskmetal.dk

København den 12. august 2011

Vort ref. nr.: **TEJ/ss**  
(Anføres ved besvarelser)

Journal nr.:  
Deres ref.:

**Vedr.: Forslag til lov om ændring af lov om havne**

---

Dansk Metal har modtaget ovennævnte i høring.

Vi konstaterer, at lovforslaget følger anbefalingerne fra Havnelovudvalgets betænkning, og vi kan støtte forslaget intentioner om at styrke havnenes drifts- og udviklingsmuligheder.

Dansk Metal har ingen bemærkninger til lovforslagets enkelte elementer.

Med venlig hilsen



Thomas Gyldal Petersen  
Konsulent

Transportministeriet  
Departementet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

INDKOMMET  
18 AUG 2011  
TRANSPORT- og SAGSSTYRELSEN

Aalborg, den 17. august 2011

### Hørings svar – udkast til ændring i havneloven

Til ministeriets brev af 11. ds. med udkast til lov om ændring af havneloven bemærker Aalborg Havn A/S følgende:

Aalborg Havn A/S finder, at der er behov for en videregående liberalisering, end hvad der agtes foreslået i udkastet.

Således kan Aalborg Havn henvise til den udredning, som professor, dr. jur. Erik Werlauff i august 2010 udarbejdede efter opdrag fra Aalborg Havn A/S. I denne udredning er der fremlagt forslag om videregående liberaliseringer af havnenes retlige muligheder, herunder særligt muligheden for gennem særskilte havneoperatørselskaber, der skal holdes adskilt fra havneinfrastrukturselskaberne, at udføre enhver form for tjenesteydelse, mod at der til gengæld iagttages vidtgående krav om ligebehandling af operatører, gennemsigtighed, iagttagelse af markedsvilkår mv.

Disse muligheder redegjorde professor Werlauff nærmere for over for havnelovudvalget under dettes møde i Hanstholm, og Aalborg Havn savner i det fremsendte udkast til lovændringer, at en liberalisering som den nævnte foreslås.

I udkastet er der dog en række tiltag, som efter Aalborg Havns opfattelse bevæger sig i den retning, men dog er utilstrækkelige i forhold til den videregående liberalisering, som Aalborg Havn og Danske Havne har efterlyst.

Særligt kan følgende elementer fremhæves som værende skridt i den rigtige retning:

- ✓ Havnenes muligheder for uanset organisationsform af indgå i økonomisk samarbejde med andre havne, jf. udkastets § 6a, stk. 1, nr. 3 – men tilføjelsen er for indskrænkende: "... samarbejde ... om drift og udvikling af havnens infrastruktur, bygninger og faciliteter samt indkøb af tjenester.

- ✓ Havnenes muligheder for at erhverve og drive arealer uden for havnens eksisterende arealer, jf. udkastets § 6 a, stk. 2 – men også her er betingelsen for indskrænkende: "... såfremt havnens eksisterende arealer ikke er tilstrækkelige til at yde service til havnens brugere eller sikre havnens fortsatte drift. ..."
- ✓ Kommunale selvstyrehavnes muligheder for at forestå havnerelateret operatørvirksomhed, jf. udkastets § 9, stk. 6 – men også her er betingelserne for indskrænkende, særligt at opgaven slet ikke kan varetages af private.
- ✓ Kommunale havneaktieselskabers muligheder for at investere i udenlandske havneanlæg og – faciliteter, jf. udkastets § 10, stk. 4 – men også her er der snævre begrænsninger, nemlig at det kun er havneanlæg og havnefaciliteter, der må investeres i, og at det højst må være for op til 15 pct. af selskabets egenkapital. I forhold til den nugældende retsstilling, hvor reelt kun kommunalfuldmagten sætter grænser for sådanne investeringer, vil den nye bestemmelse efter omstændighederne kunne medføre en indskrænkning af mulighederne i forhold til de nu bestående muligheder.

Sammenfattende finder Aalborg Havn, at udkastet rummer enkelte rigtige elementer, men at udkastet samlet set ikke vil være tilstrækkeligt til at tilvejebringe den internationale konkurrencedygtighed for danske havne, som en liberaliseret havnelov bør åbne op for.

Med venlig hilsen

**AALBORG HAVN A/S**

Borgmester  
Henning G. Jensen

Bestyrelsesformand

Claus Holstein

Adm. direktør

Til  
Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

## **KL's bemærkninger til udkast til lov om ændring af lov om havne**

KL har den 11. august 2011 fået udkast til lov om ændring af lov om havne i høring. KL skal bemærke, at høringssvaret ikke har været politisk behandlet, og vi tager derfor forbehold for den senere politiske behandling.

### *Generelle bemærkninger*

Indledningsvist skal KL kvittere for det fremsendte udkast til lov om ændring af lov om havne. Det afspejler de anbefalinger, der blev opnået enighed om i Havneudvalget. Der er ingen tvivl om, at der med de forestående ændringer af havneloven skabes et godt grundlag for vækst og udvikling i de danske havne.

### *Konkrete bemærkninger*

Forslagets nummer 2 – (§ 6) er formuleret således, at ”Havnearealer skal prioriteres til aktiviteter...”. Det er sekretariatets vurdering, at bestemmelsens formulering ikke giver mulighed for, at andre end de udtrykkeligt nævnte aktiviteter kan finde sted på havnen. Dette er uheldigt.

For det første fordi bemærkningerne lægger op til, at arealerne kan udlejes til andre formål for at sikre havnen lejeindtægter, såfremt det ikke er muligt at udnytte arealerne på anden vis.

For det andet er det også vigtigt, at der for havnene er en vis fleksibilitet, så fx udtjente havnearealer kan frasælges eller mageskiftes, således at provenuet kan anvendes til bygning af en ny og mere moderne havn på en bedre lokalitet.

Vedtager kommunen en anden arealanvendelse i forbindelse med kommune- og lokalplanlægningen, må eventuelle klager over ændret arealanvendelse behandles efter planlovens bestemmelser.

Den 24. august 2011

Jnr 10.05.02 K04  
Sagsid 000232533

Ref C  
c@kl.dk  
Dir 3370

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

Tlf 3370 3370  
Fax 3370 3371

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)

1/2

På den baggrund foreslås en ny formulering i § 6: ”Havnearealer prioriteres til aktiviteter, der understøtter søtransport, eller til andre aktiviteter der forudsætter havnenær beliggenhed, inden for de rammer den valgte organisationsform og havnens forretningsmuligheder giver.”

Af forslaget nummer 3 – (§ 6a, stk. 1, nr. 3), fremgår det, at en havn kan indgå i økonomisk samarbejde med andre havne om indkøb af tjenester. Af bemærkningerne fremgår det, at formålet er, at havne kan indgå økonomiske samarbejder om indkøb af både varer og tjenesteydelser. Idet det er uklart, hvorvidt formuleringen ”tjenester” dækker over begge dele, foreslås det, at der i stedet for ”tjenester” anføres ”varer og tjenesteydelser”.

Af forslaget nummer 8 – (§ 9, stk. 6) fremgår det, at der skal ske annoncering efter private aktører. KL skal opfordre til, at denne annoncering kan ske alene via havnens hjemmeside. Dette vil være i god tråd med den udvikling, der følger af et af regeringens afbureaukratiseringsprojekter. Ifølge dette bliver det muligt alene at annoncere på kommunernes hjemmeside, når kommunerne for fremtiden skal offentliggøre planer, afgørelser, tilladelser o.lign. på miljøministeriets ressortområde. Det vil være naturligt, at havneloven følger samme princip.

Med forslaget nummer 8 – (§ 9, stk. 6) bliver det muligt for en kommunal selvstyrehavn under særlige betingelser at forestå anden aktivitet, såfremt aktiviteten udskilles i en selvstændig skattepligtig enhed. Af hensyn til den mest effektive måde at forestå sådanne aktiviteter på, er det vigtigt, at selskabsdannelsen gøres så fleksibel som mulig, så det bliver op til den enkelte havn at vælge den mest hensigtsmæssige form inden for selskabslovens rammer. Dette bør præciseres i bemærkningerne.

Med venlig hilsen

Eske Groes

---

**Til:** TRM Havneloven  
**Cc:** Ingvar Sejr Hansen  
**Fra:** Catrine Biering [CBI@okf.kk.dk]  
**Emne:** Københavns Kommunes hørings svar til forslag til Lov om ændring af lov om havne  
**Sendt:** 24-08-2011 09:17:35

---

### **Københavns Kommunes hørings svar til forslag til Lov om ændring af lov om havne**

Københavns Kommune har den 11. august 2011 modtaget forslag til Lov om ændring af lov om havne.

Københavns Kommune har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Københavns Havn er efter Københavns Kommunes opfattelse ikke omfattet af Havneloven, da Københavns Havns virksomhed er reguleret i særlovgivning, jf. Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S (nu Udviklingsselskabet By & Havn I/S).

Med venlig hilsen

Catrine Biering  
Planlægger

Venlig hilsen

Catrine Biering  
Specialkonsulent - Team Grøn vækst

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling

Rådhuset  
3. sal, værelse 2  
1599 København V

Telefon 3366 2873  
Telefax 3366 7003

E-mail [cbi@okf.kk.dk](mailto:cbi@okf.kk.dk)

[www.kk.dk](http://www.kk.dk)

---

**Til:** TRM Søren Clausen (Sagsbehandler, Internationalt Kontor)  
**Fra:** Jesper C. Højenvang [jesper@flidhavne.dk]  
**Emne:** Vedr. forslag til lov om ændring af lov om havne  
**Sendt:** 12-09-2011 11:52:41

---

Hej Søren

Hermed sender jeg som aftalt, Foreningen af Lystbådehavne I Danmarks (FLID) bemærkninger og spørgsmål til forslag til lov om ændring af lov om havne.

Ifølge forslaget kan kommunale selvstyrehavne og helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne bemyndiges udover de nuværende forretningsområder til at kunne oprette selskaber og drive aktiviteter, der understøtter brugen af havnen og søtransport, i det omfang tjenesten ikke udbydes af private aktører i den pågældende havn.

Vores spørgsmål er, om kommunale Selvstyrehavne havne og/eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne kan drive lystbådehavn – eksempelvis stille kajer / broer til rådighed for lystbåde og/eller sejlturister og derved skabe ekstra indtægter?

Sådanne aktiviteter må vel i et eller anden omfang siges, at "understøtte brugen af havnen", måske særligt i mindre erhvervshavne, hvor der kan tænkes at være ledig kaj/bro kapacitet?

Det fastsættes i forslaget, at opgaver under denne bestemmelse, der forventes at have en årlig omsætning på under 500.000 kr. kan varetages umiddelbart, såfremt der ikke er private aktører på den pågældende havn, der allerede varetager tjenesten.

Men hvad hvis en kommune f.eks. pt. varetager driften af en lystbådehavn (alm. kommunal lystbådehavn) og ønsker denne opgave overdraget til en selvstyrehavn og/eller en delvist kommunal aktieselskabshavn. Vil lovforslaget så åbne mulighed herfor?

Vi kan ud af lovbemærkningerne umiddelbart se, at ovenstående ikke er hensigten med ændringen af havneloven, men vi finder det uheldigt, såfremt lovforslaget åbner mulighed herfor.

I givet fald, ser FLID meget gerne, at det i det endelige lovforslag præciseres, at bestemmelserne ikke åbner mulighed for, at kommunale selvstyrehavne og delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne, kan drive lystbådehavn / lystbådehavnsaktiviteter.

N.b. Som nævnt vil vi meget gerne optages på høringslisten således, at vi fremover modtager materiale vedr. havneloven.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen  
**Foreningen af Lystbådehavne I Danmark**

Jesper Højenvang  
Direktør  
Tlf. 4345 4360  
Mobil 3052 8738