

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

Det er ikke rimeligt, at havne har skattefrihed, når de driver virksomhed, som hidtil er varetaget af skattebetalende private stevedorer, skibsmæglere samt shipping- og containerfirmaer. Der er behov for en klar adskillelse af havnedriften fra de øvrige havne-relaterede erhverv for at undgå ulige konkurrenceforhold mellem de offentlige havne og private firmaer. Lovforslaget tilsigter at forhindre, at havnene konkurrerer med private virksomheder. Skal havnene løse opgaver, som traditionelt varetages af f.eks. stevedore-, skibsmægler-, shipping-, containerbehandlings- og containerreparationsvirksomheder, må de udlicitere opgaverne til private firmaer.

Lovforslaget har til formål at præcisere, at havnene kun er skattefrie, såfremt havnens drift i det alt væsentligste er begrænset til varetagelse af pålagte kontrol-, forvaltnings- og udviklingsfunktioner samt etablering, udbygning og vedligeholdelse af infrastrukturen.

Ved den af Trafikministeriet godkendte sammenlægning af Københavns Frihavns- og Stevedore Selskab A/S (KFS) med Københavns Havn vil Københavns Havn indtræde i rettighederne og forpligtelserne i den til KFS udstedte frihavnskoncession, hvilket vil indebære, at Københavns Havn ud over de pålagte udviklingsopgaver samt udbygning og vedligeholdelse af havnens infrastruktur vil have til opgave at drive stevedorevirksomhed i Københavns Frihavn. Da KFS imidlertid også har drevet stevedorevirksomhed uden for frihavnen og engageret sig i bl.a. containerreparationsvirksomhed, vil Københavns Havns virksomhedsområde gennem fusionen med KFS blive udvidet til at omfatte aktiviteter, der normalt udføres af private stevedore-, containerbehandlings- og containerreparationsvirksomheder.

Da også enkelte andre havne har engageret sig i aktiviteter, der traditionelt varetages af virksomheder, der fuldt ud er skattepligtige, har forslagsstillerne fundet det nødvendigt i lovtæksten at præcisere, at havnenes skattefrihed bortfalder, såfremt havnenes virksomhed ikke i det væsentligste er begrænset til etablering, udbygning og vedligeholdelse af infrastrukturen.

### *Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser*

Lovforslaget vil, såfremt havnene holder sig inden for de givne rammer, ikke få negative økonomiske eller administrative konsekvenser for staten eller kommunerne. I det omfang der vil komme en økonomisk påvirkning, vil det dreje sig om nogle beskedne ekstra skatteindtægter, da hidtil ubeskattet virksomhed vil blive beskattet enten i havnene, hvis de havnefremmede opgaver fortsat løses af havnene, eller i private virksomheder som følge af den meromsætning, en udlicitering vil give.

### *Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

### *Forholdet til EU-retten*

Da forslaget fjerner en konkurrenceforvridning, følger forslaget en af grundideerne i EU-retten.

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

Den nuværende § 3, stk. 1, nr. 4, foreslås opdelt i to numre: nr. 4 vedrørende havne og nr. 4 a vedrørende elektricitets-, gas-, vand- og fjernvarmeværker. De foreslåede ændringer vedrører havnene.

Havnenes infrastruktur udgøres af de faste anlæg såsom moler og andre dækkende værker, havnebasiner, kajer, jernbanespor, gader, veje, pladser m.v., der er nødvendige for anløb af skibe og for etablering af bygninger og andet serviceudstyr.

Bygninger, losse- og laste- og anden godshåndtering er ikke en del af infrastrukturen, men udgør derimod suprastrukturen. En havns investering i suprastruktur udløser imidlertid kun skattepligt, såfremt havnen tillige forestår den kommercielle drift af den pågældende investering. Dette vil eksempelvis være tilfældet, såfremt en havn måtte være involveret i traditionel pakhusrift eller krandrift for andre end skattepligtige godshåndteringsfirmaer. En forudsætning for havnenes skattefrihed er således, at havnene