

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden for lovforslaget

Der er gennem de seneste år sat fokus på havnene med sigte på at fremme søtransporten og dermed bidrage til en styrkelse af de miljøvenlige transportformer.

Den 25. november 1997 rettede Folketinget en forespørgsel til erhvervsministeren og trafikministeren om, hvilke planer regeringen havde for havnenes fremtidige opgaver. (Forespørgsel nr. F6, FF 1466).

På baggrund af forespørgselsdebatten nedsatte trafikministeren et udvalg, der fik til opgave at vurdere alle relevante spørgsmål med det formål at fremkomme med forslag til havnenes fremtidige styreformer, organisation og forretningsområder samt vurdere havnenes muligheder for investeringer, bl.a. i moderne teknologi, herunder kombitransport og miljøfremmende foranstaltninger. Formålet hermed var at give havnene mulighed for at gøre deres fremtidige rolle i det samlede transportmønster mere dynamisk og konkurrencedygtig.

Udvalget blev nedsat i januar 1998 med deltagelse af repræsentanter fra Trafikministeriet, Finansministeriet, Indenrigsministeriet, Søfartsstyrelsen, Miljøstyrelsen, Kommunernes Landsforening, Sammenlutningen af danske Havne, statshavnene, Foreningen af Areallejere i Danske Havne, Dansk Stevedoreforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Foreningen af Danske Privathavne, Danmarks Rederiforening, Erhvervenes Transportudvalg, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Specialarbejderforbundet i Danmark og Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service. På ad hoc-basis har Konkurrencestyrelsen og Skatteministeriet deltaget i udvalgsarbejdet.

Udvalget har afgivet sin betænkning i august 1998. Udvalgets analyser peger på, at der kan ligge mulighed for udvidet anvendelse af søtransport, herunder kombitransport, for det gods, der transporteres i containere m.v. (stykgoods). Den hastigt voksende efterspørgsel efter især international transport af containeriseret gods og de stadigt vanskelige forhold

landtransporten skønnes at rumme et potentiale for havnene og deres kunder i fællesskab.

Der er i denne forbindelse behov for, at havnene gøres til et mere effektivt led i konkurrencedygtige transportkæder fra dør-til-dør. Det er afgørende, at den samlede transportydelse, inklusiv havnenes bidrag, er så effektiv og tæt integreret som muligt hele vejen fra afsender til modtager.

Udvalgets analyser viser endvidere, at der er forretningsmæssige muligheder for danske havne af meget forskellig størrelse, beliggenhed og placering i transportkorridorerne. Der må dog i fremtiden i højere grad ske en specialisering og kapacitetstilpasning.

Mere forretningsorienterede organisationsformer vil sandsynligvis kunne bidrage til et marked præget af stærk, international konkurrence også for nærskibsfart.

Samarbejdet mellem havnen og dens operatører kan intensiveres ved indgåelse af forretningsmæssige aftaler om priser, faciliteter, serviceniveau, tilgængelighed m.v., som kan øge havnens samlede konkurrenceevne til fælles bedste.

Udvalget har givet en række anbefalinger for så vidt angår myndighedsstyring, organisationsformer m.v. Disse anbefalinger er baggrunden for lovforslaget.

Herudover anbefaler udvalget generelt, at havnene optimerer deres bidrag til de samlede transportkæder i den nødvendige dør-til-dør betjening af transportkøberne. Etablering af tidssvarende IT-baserede logistiksystemer vurderes at blive et uundværligt led heri.

I juni 1998 afgav en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra Trafikministeriet, Finansministeriet og Fødevarerministeriet en teknisk rapport om statshavnens fremtidige struktur. Med udgangspunkt i denne rapport og i forlængelse af den foreslåede nye lov om havne vil der blive ført individuelle forhandlinger med lokalsamfundene bag hver af de 13 statshavne om den enkelte statshavns fremtidige ejerforhold, struktur, økonomiske forhold m.v. Det skal præciseres, at vedtagelse af havneloven ikke i sig selv vil ændre statshavnens status. En statshavn vil således ved lovens ikrafttræden den 1. januar 2000 som ud-