

havne. Lovforslaget er derfor bygget op om disse elementer.

Bestemmelserne om anlæg af ny havn er uændret hvad angår tilladelse til det fysiske anlæg af en havn, da offentlige interesser i forbindelse med anlæg af infrastruktur fortsat skal varetages på behørig vis. Imidlertid kræves der i forslaget efter en kortere overgangsperiode ikke længere en - trafikpolitisk motive ret - særlig grund for anlæg af ny havn, fordi der ønskes givet adgang til fri etablering af havne i Danmark for hermed at sikre en dynamisk udvikling i havnestrukturen i takt med ændrede behov over tiden.

Modtagepligten for havne, som baserer sig på fast praksis, har ikke tidligere været reguleret i trafikhavneloven, men udgør en for brugerne af havnene så væsentlig del af retsgrundlaget, at det nu foreslås reguleret direkte i loven.

Hvad angår havnenes organisationsform er det formålstjenligt at sikre, at havne har et så stort råderum som muligt. Muligheder for valg af organisationsform skal dække alle de foreslåede former af havne, der anvendes til erhvervmæssig brug. Havne, der er i konkurrence om gods, skal som noget nyt have mulighed for et større forretningsmæssigt islæt i ledelsen (bestyrelsen) end i dag, hvis det skønnes at være en fordel for havnen. Som noget nyt foreslås endvidere mulighed for at vælge en aktieselskabsform, der kan være velegnet til fuld forretningsorientering af en havn.

Den ansvarlige kommunalbestyrelse eller ledelse for den enkelte havn skal vurdere, hvilke rammer der passer bedst til den enkelte havn i dens aktuelle situation. Lovforslaget definerer rammerne for havnenes organisation og forretningsområde med tilhørende fordeling af ansvar og kompetence.

Betænkningen foreslår, at de foreslåede kommunale selvstyrehavne som udgangspunkt ikke må udføre operatøropgaver som f.eks. stevedoring. For havne, hvor det forgæves er forsøgt at tiltrække operatører, foreslås det i betænkningen, at havnen gennem udbud af f.eks. særligt favorable (leje) vilkår kan tiltrække nye operatører. Såfremt dette ikke fører til en løsning med et privat stevedoreselskab, skal havnen kunne vælge at udføre stevedorevirksomheden i eget regi. Ministeriet lægger intentionen i betænkningen til grund, men foreslår, at der i stedet gives ministeriet hjemmel til i særlige tilfælde at give tilladelse til, at havnen udfører havnerelateret operatørvirksomhed, idet ministeriet i forbindelse hermed vil kræve fornøden dokumentation for, at havnen har udtømt alle muligheder for at få en privat stevedore til at udføre godshåndteringen.

For at gøre havneområdet mere konkurrencedygtigt ophæves efter en kortere overgangsperiode den hidtidige bestemmelse i trafikhavnelovens § 2, stk. 2, hvoraf følger, at private havne alene må have et begrænset anvendelsesområde af hensyn til, at almindelig godsomsætning skal håndteres af de offentligt styrede havne. Havne, hvis anvendelsesområde er begrænset, får efter forslaget, jf. § 22, stk. 2, mulighed for at udvide deres anvendelsesområde. Der gives således samme adgang for disse havne til at håndtere almindelig godsomsætning mod, at de får pligt til at modtage skibe i det omfang, pladsforholdene tillader det. For så vidt angår spørgsmålet, om konkurrenceforvridende krydssubsidiering på havneområdet kan forhindres ved hjælp af den generelle konkurrence-lovgivning, har Konkurrencestyrelsen under havneudvalgets arbejde udtalt, at i og med at havne er omfattet af bestemmelserne i den generelle konkurrencecelov, er de også omfattet af bl.a. lovens forbudsbestemmelser. Det indebærer bl.a., at misbrug af dominerende stilling er forbudt. Det er således forbudt for såvel private havne som offentligt styrede havne at flytte midler fra monopolaktiviteter til konkurrenceudsatte aktiviteter. Det vil herunder være forbudt at flytte midler til konkurrenceudsatte aktiviteter fra de dele af havnen, der har en dominerende stilling (f.eks. infrastruktur til havnerelaterede aktiviteter). En havn, ejet af en forsyningsvirksomhed (f.eks. elværk eller kraftvarmevirksomhed), vil således ikke have mulighed for at overføre midler fra monopoldelen til eventuel konkurrenceudsatte aktiviteter.

Lovforslaget indebærer, at den gældende lov om trafikhavne m.v. (lov nr. 316 af 16. maj 1990) ophæves og erstattes af en ny og forenklet lov, der omfatter alle havne, der anvendes til erhvervmæssig ekspedition af gods, køretøjer, personer og landinger af fisk.

Det foreslås som en fremtidig mulig organisationsform, at havne bl.a. vil kunne blive omdannet til aktieselskaber både som statsligt ejet og som helt eller delvist kommunalt ejet. I den forbindelse foreslås det, at lovforslaget indeholder bestemmelser for statstjenestemænd ved eventuel omdannelse af en statshavn til enten et aktieselskab eller overdragelse til en kommune.

I relation til de kommunale tjenestemænd ansat ved en havn, der omdannes til et kommunalt aktieselskab, træffer kommunalbestyrelsen eller det kommunale fællesskab bestemmelse om de pågældendes løn- og ansættelsesforhold i henhold til gældende regler og praksis. Ved aftaler om frivillig overgang til ansættelse i det kommunale aktieselskab, skal det tilstræbes, at de kommunale tjenestemænd får samme rettigheder,