

som bestemmelserne i dette lovforslag giver statstjenestemændene.

Ved omdannelse af en havn til anden organisationsform vil bestemmelserne i lov nr. 111 af 21. marts 1979 om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse finde umiddelbar anvendelse for overenskomstansatte og kontraktsansatte.

Det er ikke hensigten, at lovforslaget skal give anledning til fravigelse af gældende selskabsskatteretlige regler. Efter de skatteretlige regler betyder udøvelsen af andre aktiviteter end sådanne, som kan henføres til havnedrift i snæver forstand, at der ikke kan opnås skattefrihed for nogen del af havnens aktiviteter.

Den nye lov skal bidrage til at give mulighed for større dynamik og større konkurrencedygtighed i danske havne med det sigte at fremme søtransporten som led i opprioriteringen af de miljørigtige transportformer.

Forholdet er dog, at en havnelov alene har indflydelse på havnenes rammevilkår. Herudover er der mange andre væsentlige forhold, som har indflydelse på fremme af søtransporten.

Betænkningen peger bl.a. på forhold, som ikke er egnet til regulering i en havnelov, men som er op til de enkelte aktører på havnen selv at følge op på:

Generelt anbefales en strømlining internt på havnen for at optimere dens 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.

Der gøres opmærksom på, at Søfartsstyrelsens igangværende arbejde med etablering af grundlaget for opstilling af dør-til-dør transportkæder med inddragelsen af nærskibsfarten skal ses som et led i at få mere gods skibstransporteret. En forøget effektivitet er en vigtig forudsætning herfor.

Endelig er der taget initiativ til opbygning af en åben bookingcentral for nærsøfarten. Bookingcentralen udgør kernen i et netværkssamarbejde mellem danske coastere, som via centralen markedsfører dør-til-dør transporter for danske virksomheder med henblik på at fremme den mest miljøvenlige transport.

4. Forholdet til konkurrenceretten

Konkurrenceloven (lov nr. 384 af 10. juni 1997), der trådte i kraft den 1. januar 1998, omfatter enhver form for erhvervsvirksomhed, uanset om den er privat eller offentlig, og Konkurrencerådet har som udgangspunkt de samme indgrebsbeføjelser over for begge virksomhedsformer. Lovens indgrebsbestem-

melse gælder dog ikke, hvis der findes sektorspecifik regulering.

Lovforslaget indebærer ophævelse af den adgang, som trafikministeren i henhold til den gældende trafikhavnelovs § 4, stk. 1, har til at fastsætte maksimumstakster i de situationer, hvor en havn har en sådan monopolstilling på en given omsætning, at det vil være urimeligt, om den skulle have adgang til helt frit at fastsætte skibs- og vareafgifter. De almindelige konkurrenceretlige regler vil herefter finde anvendelse.

Tilsvarende har trafikministeren efter den gældende trafikhavnelovs § 4, stk. 2, adgang til efter klage fra en anden havns bestyrelse at fastsætte minimumstakster, hvis en havn med en meget stærk økonomi indfører så lave takster, at der derved påføres en anden havn en urimelig konkurrence. Denne bestemmelse ophæves ligeledes, således at forholdet for fremtiden vil være reguleret af de almindelige konkurrenceregler.

Siden 1. juli 1997 har et af trafikministeren i henhold til lov om ændring af lov om trafikhavne m.v. (lov nr. 294 af 28. april 1997) nedsat nævn behandlet klager over tildeling af anløbsplads i havne, hvortil der er offentlig adgang. Det foreslås, at dette nævn fortsætter sin virksomhed.

5. Forholdet til EU-retten

I overensstemmelse med Rådets beslutning af 21. marts 1962, som ændret ved Rådets beslutning af 22. november 1973 (73/402/EØF) om indførelse af en fremgangsmåde til forudgående undersøgelse og forhandling om visse administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser, som medlemsstaterne påtænker at udstede på transportområdet, har Europa-Kommissionen fået meddelelse om lovforslagets indhold og fremsættelse for Folketinget.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Formålet med lovforslaget er at give mulighed for bedre økonomi i de konkurrencedygtige havne med sigte på større forretningsorientering og samtidig mulighed for, at mindre konkurrencedygtige havne kan overgå til kommunale havne som del af den kommunale forvaltning.

Når en havn overgår fra én organisationsform til en anden, vil det få nogle administrative konsekvenser for den ansvarlige myndighed, hvilket imidlertid på forhånd vanskeligt lader sig definere nærmere, idet det bl.a. beror på valg af styreform for den enkelte havn.

I juni 1998 blev der udarbejdet en embedsmandsrapport om statshavnens struktur, hvori det blev for-