

udsat, at opgaver vedrørende geografisk betingede ekstraudgifter fortsat kan varetages af staten efter en eventuel afhændelse af statshavnene.

Administrativt vil en eventuel hel eller delvis afhændelse af statshavnene få betydning for statshavs-administrationerne i Esbjerg og Frederikshavn, idet ændringer i ejerforhold til statshavnene kan betyde, at opgaver bliver flyttet. Der vil dog fortsat være behov for, at opgaverne løses i de enkelte havne, hvorfor det ikke nødvendigvis fører til færre ansatte.

Lovforslaget åbner endvidere for, at statshavnene kan overføres til ikke-statsligt regi. En sådan afhændelse kan, afhængig af de konkrete forhandlinger, medføre en indtægt i form af engangsvederlag for de havne, som giver overskud, men samtidig færre løbende indtægter, idet statshavnene i dag bidrager positivt til finansloven. Der er dog herved ikke taget højde for, at statshavnenes udgifter til afskrivninger ikke længere fremgår af finansloven. Endelig vil der kunne blive tale om, at staten i forbindelse med overdragelsen betaler et overgangsbeløb til de havne, som i dag giver underskud.

Hvad angår økonomiske konsekvenser vil kommunerne ved havnenes overgang til helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskaber under visse betingelser få mulighed for aktieudbytte samt aktiesalg.

Overgår en kommunal selvstyrehavn til en kommunal havn, kommer havnen til at indgå som en del af den kommunale forvaltning uden adskillelse fra kommunens økonomi i øvrigt med de forpligtelser, der følger deraf i henseende til havnen.

7. Erhvervsøkonomiske og - administrative konsekvenser

Med lovforslaget bliver der adgang til fri etablering og anvendelse af havne i Danmark. Såfremt en havn med begrænset anvendelsesområde vælger at udvide sit anvendelsesområde, vil der dog skulle ske anmeldelse herom til trafikministeren.

Lovforslaget er blevet vurderet for administrative konsekvenser for erhvervslivet af et Fokuspanel bestående af 11 private havne. 81,8% af de private havne vurderer, at de ikke vil blive berørt administrativt af

lovforslaget. Alle de 18,2% af havnene, der berøres af lovforslaget, vil få løbende administrative lettelser som følge af lovforslaget.

Ingen af de private havne har vurderet, at lovforslaget vil få administrative konsekvenser på engangsbasis - hverken i form af lettelser eller byrder.

18,2% af de private havne vurderer, at lovforslaget vil medføre løbende administrative lettelser. Den gennemsnitlige løbende administrative lettelse pr. berørt virksomhed er på 82 minutter pr. måned. Opregnes det til alle private havne i Danmark, beløber det sig til en lettelse på 1.728 minutter pr. måned samlet for alle de private havne.

Ingen af de berørte havne vil få løbende administrative byrder eller behov for løbende ekstern rådgivning som følge af lovforslaget.

8. Miljømæssige konsekvenser

Søtransport er i mange relationer miljømæssigt mere fordelagtig end andre transportformer. Ved en effektivisering af havnene er sigtet bl. a. at fremme og styrke søtransporten.

Dette vurderes at have en positiv miljømæssig effekt, som dog ikke nærmere lader sig kvantificere.

9. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring hos Kommunernes Landsforening, Københavns og Frederiksberg kommuner, Amdsrådsforeningen, Sammenslutningen af danske Havne, 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, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen for mindre skibe, Rederiforeningen af 1895, Danmarks Fiskeriforening, Foreningen af havnefogder i Danmark, Dansk Speditørforening, borgmestre for kommuner med statshavne, personaleorganisationer ved statshavnene og Kommunernes Lønningsnævn.