

Spm. nr. S 630

Til trafikministeren (12/11 03) af:

Helge Mortensen (S):

»Vil ministeren snarligt fremsætte lovforslag, der ligestiller konkurrencevilkårene for de danske havne?«

Svar (20/11 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det er min forventning, at det endelige EU-direktiv om markedsadgang for havnetjenester snart vil ligge klar til implementering. Når direktivet er endelig vedtaget, vil Trafikministeriet gøre sig nærmere overvejelser om, hvilke konsekvenser dette vil få for den danske havnelov, og om nødvendigt fremsætte lovforslag herom.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål S 632.

Spm. nr. S 631

Til trafikministeren (12/11 03) af:

Helge Mortensen (S):

»Hvad agter ministeren at gøre for at liberalisere havneloven, så monopolerne på bugsering, lodsning og trodsføring kan afskaffes?«

Svar (20/11 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det er vigtigt at se fremtidens havne som kommercielle og dynamiske transportcentre frem for den traditionelle opfattelse af en havn som klassisk infrastruktur. I den forbindelse vil jeg løbende overveje behovet for yderligere deregulering, herunder i forbindelse med implementeringen af EU-direktivet om markedsadgang for havnetjenester. Ændringer omkring den fremtidige havnepolitik bør ske i samarbejde med erhvervet.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål S 630 og S 632.

Spm. nr. S 632

Til trafikministeren (12/11 03) af:

Helge Mortensen (S):

»Hvad agter ministeren at gøre for at rette op på den konkurrenceforvridning, der er opstået, idet der gælder uens regler og tilladelser i de danske havne?«

Begrundelse

Århus Havn har tilladelse til at påtage sig og prisfastsætte bugseringsopgaver, mens Esbjerg Havn ikke har tilladelse til at udføre bugseringsopgaver selv.

Svar (20/11 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

I henhold til havneloven fra 2000 forestår kommunalt og statsligt ejede havne primært anlæg og drift af havneinfrastruktur. Kun i tilfælde, hvor havne er fuldt ud privatiserede, kan havnene udføre opgaver herudover. Funktionsbegrænsningen skal medvirke til, at private virksomheder ikke påføres ubillig konkurrence fra virksomheder i offentligt regi.

I forbindelse med vedtagelsen af den nugældende havnelov blev det med § 20, stk. 2, fastslået, at havne, der hidtil har udført skibsrelaterede hjælpetjenester, fortsat må udføre disse tjenester, idet man ikke fandt, at man kunne fratage disse havne en ret, de havde haft uimodsagt i mange år. Det er baggrunden for, at enkelte havne i kommunalt regi har tilladelse til at udføre visse skibsrelaterede hjælpetjenester, som lodsning, bugsering og trosseføring.

Det fremgår dog af bemærkningerne til § 20, stk. 2, at de havne, der har tilladelse til fortsat udføre skibsrelaterede hjælpetjenester, bør lade private operatører overtage sådanne skibsrelaterede hjælpetjenester for at fremme effektiviteten i havnene. Men havneloven pålægger ikke havnene at gøre dette.

En ophævelse af funktionsbegrænsningerne skal overvejes nøje, og det skal særligt sikres, at der ikke påføres private operatører en ubillig konkurrence fra offentligt støttede virksomheder. I forbindelse med implementeringen af EU-direktivet om markedsadgang for havnetjenester, der forventes vedtaget senere på året, vil Trafikministeriet nærmere overveje ovenstående