

havne (uniformeringsprincippet), eller der skulle fastsættes takster for hver enkelt offentlig havn ud fra dennes særlige økonomiske stilling (desuniformeringsprincippet).

Grundet på den trafikale udvikling er de offentlige havne efterspurgt i meget varieret grad, og en fuldstændig individuel fastsættelse af taksterne havn for havn ville give en uacceptabel stor variation af taksterne i de enkelte havne. Havnesammenslutningen (de hidtidige købstadshavnens faglige sammenslutning) har derfor fastholdt princippet om ensartede takster. Dette har imidlertid medført, at hver enkelt havns økonomi ikke kan hvile i sig selv, således som begrebet i kommunallovgivningen om den selvstændige virksomhed naturligt kunne tilsige det. Takster fastsat på et niveau, hvor de mindst trafikerede havne fik balance på regnskaberne, ville give en ikke acceptabel overdækning for de mere trafikerede havne, og takstfastsættelsen finder derfor sted ud fra en vurdering af behovet for en række større og mellemstore havne.

På udlejeområdet har ministeriet gennem sin administration tilstræbt, at havnearealerne alene blev udlejet til de erhverv som havde brug for beliggenhed på selve havneområdet. Dette har været gældende først og fremmest for de arealer, som ligger umiddelbart ved eller i umiddelbar nærhed af kajerne, og er bl. a. tilgodeset ved krav om omsætningsgaranti for arealer ved kaj. Udviklingen med megen spredning i efterspørgslen efter havneplads fra egentlige havnesøgende erhverv har dog medført, at der i en række havne har måttet udlejes til ikke-havnevirksomheder.

I forholdet mellem offentlige og private havne har ministeriet haft det principielle udgangspunkt, at trafikken bør formidles over de offentlige havne, hvor der er investeret betydelige beløb af samfundet, og hvor samfundet i øvrigt har etableret tilsluttende vej- og jernbaneforbindelser.

Ministeriet har således alene ønsket at gøre undtagelse fra dette princip, når særlige grunde forelå, og de givne tilladelser har stede begrænset anvendelsen af privathavnen til trafik med varer alene til brug ved virksomhedens drift.

7. Under kommissionsarbejdet er fremkommet kritik og ønsker fra forskellige side.

Havnesammenslutningen har ønsket udvidet forvaltningsmæssig frihed for havnene i de hidtidige købstæder. Sammenslutningen har stillet konkrete forslag i relation til etablering af private havneanlæg, som har taget sigte på fremover at begrænse forekomsten af sådanne anlæg og tillige, når anlægene rent undtagelsesvis blev etableret, da at sikre,

at der af den private havneejer blev betalt betydelige afgiftsbeløb til en central havnefond. Sammenlutningen har endvidere ønsket, at Københavns havn måtte blive undergivet samme tilsyn, som er gældende for provinshavne.

Københavns havn har givet udtryk for enighed med hensyn til at lade sin anlægsvirksomhed i store træk prøve af ministeriet i sammenhæng med de øvrige havneinvesteringer, men har ikke ment at ligestilling i øvrigt ville være rimelig, henset til havnens forvaltningsmæssige forhold.

De private havnes forening har fundet ministeriets hidtidige praksis med hensyn til tilladelse til privat havnevirksomhed acceptabel, men har ønsket en mulighed for – hvis samfundsmæssige hensyn taler herfor – at lade det private havneanlæg anvende til andre formål end virksomhedens drift.

Fra erhvervenes side har der været fremsat ønske om ændring af principperne for takstfastsættelser, således at der fremover blev fastsat takster for hver enkelt havn med forsøg på en vis tilpasning til den enkelte havns økonomiske behov. Endvidere har erhvervenes repræsentanter peget på ønskeligheden af en prøvelse af anlægsønsker i et centralt udvalg eller en kommission.

Der har stort set været tilslutning til, at danske havnes fremtidige udvikling burde foregå under former, hvor man dels fik fastlagt udviklingen i en mere langsigtet planlægning (landshavneplan) med en konkret prøvelse af de vigtigere anlæg og hovedstandsættelsesarbejder år for år, og dels fik begrænset ministeriets tilsyn med havnene i de hidtidige købstæder yderligere på linje med den udviklingstendens, som er kommet til udtryk i lovgivningen om den kommunale administration.

8. Det er i overensstemmelse med disse to nævnte hovedsynspunkter, at nærværende lovforslag er udarbejdet.

Forslaget tager sigte på udarbejdelse af en landshavneplan og 3-årige investeringsplaner for større anlægsarbejder og giver i øvrigt ministeriet beføjelser alene på de mest centrale områder inden for havneforvaltningen, såsom fastsættelse af skibs- og vareafgifter, affattelse af generelle bestemmelser for skibs- og vareafgiftsopkrævningen og for lejekontraktens godkendelse, salg af fast ejendom og optagelse af lån. Budgetter og regnskaber indsendes til ministeriet alene for at føre kontrol med overholdelse af lovens regler samt fornødent grundlag for fastsættelse af skibs- og vareafgifter.

Havnene i de hidtidige købstæder vil fremover kunne foretage en række dispositioner selvstændigt uden approbation fra ministeriet, såsom udleje, gennemførelse af mindre anlægsarbejder, an-