

Til § 11.

Efter forhandling med de enkelte havne og efter indhentet udtalelse fra landshavnerådet fastsætter ministeren for offentlige arbejder skibs- og vareafgifter for trafikhavnenes benyttelse. Taksterne gælder for et af ministeren fastsat tidsrum og kan inden for dette kun fraviges af havnebestyrelsen med ministerens samtykke.

Bestemmelsen dækker et område, hvor ministeren hidtil har haft kompetencen med hjemmel flere steder i lovgivningen og efter forholdets natur.

Udgangspunktet i ministeriets takstpolitik specielt med hensyn til de hidtidige købstadkommunale havne har principielt været, at der gennem havnetaksterne skaffedes havnene sådanne indtægter, at der blev skabt dækning for udgifterne til havnenes drift og vedligeholdelse samt skabt mulighed for en vis selvfinansiering af moderniseringer og havneudvidelser. Som følge af havnenes forskellige trafikale udvikling har det dog ikke været skønnet rigtigt at gennemføre dette princip fuldt ud.

Det blev i den af ministeren for offentlige arbejder nedsatte havne- og brotakstkommission af 1954 fastslået, at det afgørende for takstniveaets fastsættelse burde være, hvad forholdene i de middelstore havne med virkelig trafikmæssig betydning krævede. I overensstemmelse hermed udarbejdedes på basis af 10 repræsentative havne en model for en middelstor dansk provinshavn – den såkaldte »gennemsnitshavn« – og takstforhøjelse for den kommende takstperiode blev herefter gennemført på grundlag af »gennemsnitshavnens« behov for forøgede indtægter.

Siden Havnelovskommissionens nedsættelse i 1956 har behandlingen af takstspørgsmål foregået i det af kommissionen nedsatte takstudvalg, som har videreført havne- og brotakstkommissionens tanker, således at vægten ved takstfastsættelserne nu lægges på de 21 største købstadkommunale havnes forhold, og således at statshavnene og de private havne følger fastsættelsen for købstadhavnene.

Bortset fra Københavns havn, hvis takstforhold på grund af havnens størrelse og karakter er specielle, har taksterne i de danske trafikhavne, herunder statstrafikhavnene, igennem adskillige år i alt væsentligt været ens.

Der har dog indtil for nylig været mindre variationer på skibsafgiftsområdet, og vareafgifterne har tidligere været noget varierende inden for landsregioner.

Havnensammenslutningens repræsentanter har hidtil været tilhængere af det såkaldte uniformitetsprincip (ens takster), hvorefter der ikke fra havnene føres indbyrdes konkurrence på takstom-

rådet, men alene på de faciliteter og den service, som ydes kunderne. Sammenslutningen har befyret, at fri takstfastsættelse kunne føre til uønskede konkurrencesituationer, hvor havnenes økonomi ville forringes, og den almindelige kommunale kasse måtte træde til. Modstanderne af uniformitetsprincippet – erhvervsrepræsentanter i kommissionen – har som en væsentlig ulempe ved uniformitetsprincippet fremhævet, at visse havne får indtægter ud over, hvad der skønnes at være rimeligt behov for til drift af den pågældende havn, og de midler, erhvervslivet betaler, kommer således ikke havnevirksomheden til gode, men udlånes til kommunale formål.

Til brug ved drøftelserne i takstudvalget om uniformering eller desuniformering af taksterne er der af Havnelovskommissionens sekretariat foretaget beregninger af, hvilke udskrivningsprocenter i forhold til en fælles grundskala, der ville have været tale om for de enkelte havne, hvis takstfastsættelsen for 4 års perioden havde været individuel. Undersøgelsen viste, at en fri individuel takstfastsættelse vil give spring i takstniveaet af uacceptabel størrelsesorden, og betydningen af en individualisering inden for visse grænser ville være af problematisk værdi til at afhjælpe de ulemper, erhvervsrepræsentanterne havde peget på.

Ved udformningen af takstbestemmelserne i forslaget er der ikke taget stilling til spørgsmålet om bevarelse eller modificering af uniformitetsprincippet, men i forslaget § 14 er indsat en bestemmelse, som i nogen grad kan afbøde ulemperne ved bibeholdelsen af ensartede takster, og hvorefter en hidtidig købstadhavns midler kan udlånes til andre søkøbstadhavne (statshavne undtaget) i tilfælde, hvor de pågældende midler ikke over en årrække kan forventes at komme til anvendelse i forbindelse med havnens drift eller anlægsvirksomhed.

Ved en lovændring i 1950 blev takstbestemmelsen i købstadkommunalloven af 1933 ændret, således at takstreglementerne skulle udformes på grundlag af et af ministeren for offentlige arbejder udfærdiget skema. Ændringen havde til formål at skabe større ensartethed og overskuelighed i takstbestemmelserne, og i overensstemmelse hermed blev der udarbejdet et normalskema, som for vareafgiftstaksternes vedkommende omfattede 20 positioner med ca. 60 punkter, men som i 1963 blev forenklet til 16 positioner med godt 30 punkter. Pr. 1. april 1971 indførtes et i takstudvalget udarbejdet stærkt forenklet takstregulativ, hvorefter der i samtlige landets trafikhavne (bortset fra Københavns havn) er indført en fælles skibsafgift og