

rente. Nationalbankens diskonto vil kunne være et vejledende udgangspunkt for rentefastsættelsen.

Til § 15.

Bestemmelsen afløser reglerne i kommunestyrelovens § 69, stk. 4, 5 og 6, hvorefter budgetter og regnskaber for havnene indsendes til ministeriet, som efter budgetgennemgangen tager fornødent forbehold med hensyn til dispositioner vedrørende drifts- eller anlægsvirksomheden, der endnu ikke er godkendt, og som foretager gennemgang af regnskaberne for at konstatere, om der er administreret fra havnens side i overensstemmelse med de retningslinjer, som er fastsat i lovgivningen, og som er nærmere uddybet i de for havnene gældende forvaltnings- og regnskabsreglementer.

Efter forslaget fastsætter ministeren for offentlige arbejder som hidtil formen for havnenes årlige budgetter og regnskaber, som skal indsendes til ministeriet. Indsendelse af budgetter og regnskaber til ministeriet forudsættes fremtidig alene at sikre tilvejebringelsen af det nødvendige grundlag for fastsættelse af skibs- og vareafgifter, samt at påse at der er forvaltet efter lovforslagets bestemmelser.

Til § 16.

I forholdet mellem offentlige og private havne har det været ministeriets principielle udgangspunkt, at trafikken bør formidles over de offentlige havne, således at der alene skete undtagelse herfra, hvis særlige grunde forelå. Dette grundprincip har givet forskellige udslag i den statslige politik over for de private havneanlæg dels gennem tilbageholdenhed ved udstedelse af tilladelser til etablering af sådanne anlæg, dels ved pålæggelse af afgifter af trafikken over de private anlæg enten til statskassen eller til den nærliggende købstadkommunale havn.

I tiden efter 1915 har ministeriet således i forbindelse med tilladelser til anlæg af private havneanlæg på søterritoriet fastsat, at der til statskassen skulle indbetales en årlig afgift af vedkommende anlæg svarende til 5 pct. af de skibs- og vareafgifter, der skulle have været betalt til nærmeste købstadhavn, hvis ejeren af det private havneanlæg i stedet havde benyttet denne. Efter at lovligheden af denne ministerielle praksis var draget i tvivl, blev der i 1952 af ministeren nedsat et udvalg til undersøgelse af spørgsmålene i forbindelse med opkrævning af afgifter af anlæg på søterritoriet. På baggrund af, at de pågældende afgifter til statskassen formentlig var blevet pålagt med tvivlsom hjemmel, fandt udvalget det rigtigst at gennemføre

en afvikling af disse afgifter, og efter forhandlinger med de pågældende private havneejere, som i nogle tilfælde indbetalte en afløsningssum, blev efter forudgående tilslutning fra finansudvalget statsafgifterne afskaffet.

Ministeriet har endvidere tidligere i en række tilfælde pålagt private havneanlæg at betale visse afgifter til de købstadkommunale havne. Der var her typisk tale om mindre havneanlæg af lokal karakter, hvor trafikken kunne have været afviklet over den nærliggende købstadkommunale havn, og de pågældende såkaldte konkurrenceafgifter havde således til formål at give de købstadkommunale havne en vis erstatning for deres indtægtsstab.

Den samfundsmæssige udvikling, herunder det øgede behov for elkraft og overgangen til flydende brændsel, har imidlertid på afgørende måde ændret denne problemstilling, således at ministeriet ikke i forbindelse med den i løbet af de sidste 15-20 år skete etablering af private elværkshavne og raffinaderihavne har fundet det rimeligt at pålægge de pågældende havne konkurrenceafgifter til nærliggende købstadhavne, hvor de pågældende virksomheder ikke i almindelighed ville have kunnet placeres som følge af deres behov for vanddybde, arealer m. v.

Havnesammenslutningen har som ovenfor nævnt ønsket at begrænse forekomsten af private havneanlæg mest muligt og har i Havnelovskommissionen stillet konkrete forslag, som tager sigte herpå, og som tillige - når sådanne anlæg undtagesvis etableres - sikrer, at der af den private havneejers betales betydelige afgiftsbeløb til en central havnefond, således at hensynet til at undgå betaling af skibs- og vareafgifter til en offentlig havn ikke bliver udslagsgivende for en virksomheds placering. Fra de private havnes side har man afvist tanken om pålæggelse af sådanne afgifter.

Forslaget imødekommer sammenslutningens ønske om, at etableringen af nye private havneanlæg begrænses mest muligt og kun finder sted, hvor særlige grunde taler herfor. I overensstemmelse med hidtidig praksis vil anvendelse af havneanlægget være begrænset til formål vedrørende virksomhedens anlæg og drift.

Forslaget indeholder derimod ikke bestemmelser om indbetaling af afgiftsbeløb til en havnefond, således som af havnesammenslutningen ønsket, idet der ikke er skønnet grundlag for at antage, at det er skibs- og vareafgiftsbetalingen, der vil være afgørende for en industriel virksomheds valg af placering, men en række andre faktorer.

De for enkelte private havneanlæg endnu gæl-