

[Enie-Andersen.]

havne, er der en række punkter, som har været betydende for selve arbejdet. Det første er, at man har ændret det koordinerende organ, landshavnerådet, ved at udvide antallet af repræsentanter i rådet fra 17 til 19. Det er sket ved, at man har taget en medarbejderrepræsentant med ind, og ved, at man har taget en yderligere erhvervsrepræsentant ind, således at den ligevægt, der fandtes i udvalget, stadig væk eksisterer efter det flertal, der nu er skabt for vedtagelsen.

Det er klart, at der ikke hermed er ønske om at ændre retsgrundlaget i de enkelte havne. Trafikministeren har over for udvalget tilkendegivet, at han vil søge at få medarbejderrepræsentanter ind i de lokale råd vedrørende de statslige havne, men det er klart, at det er op til kommunerne — og det vil jeg gerne bede ministeren bekræfte — fuldstændig at tage stilling til, om de ønsker medarbejderrepræsentanter i deres lokale havneudvalg. Der er altså ikke ændret på retsstillingen med hensyn til de kommunale havne.

Et af grundprincipperne for venstre i det foretagne arbejde var, at man ikke skulle uniformere taksterne i de statslige og de kommunale og de private havne, at der skulle være en mulighed for, at man kunne få en fri takstfastsættelse, hvor det var de virkelige erhvervsmæssige forhold, der var basis for, hvordan takstfastsættelsen skulle være. I det grundlag, der har været for de partier, der er gået ind herfor, er det blevet tilkendegivet, at der ikke med dette lovforslag er noget ønske om at gøre taksterne i de forskellige havne ensartede.

Et andet forslag, som var oppe, var spørgsmålet om udlån fra én havn til en anden. Her har flertallet af partier stadfæstet, at man ikke, og i hvert fald kun undtagelsesvis, kan gå ind for, at der skal finde udlån fra én havn til en anden sted, og at dette udlån i givet fald ikke skal ske med en form for subsidiering; der må altså ikke ske udlån til lavere rente end markedsrenten.

Privathavneanlæggene er også inkluderet i selve lovforslaget. Her har venstre fundet det naturligt, at man anlagde en samfundsgavnlig og samfundsnyttig synsvinkel, og derfor har vi lagt vægt på, at det var fornuftigt at udnytte sådanne anlæg, hvor de

fandtes, og at man gjorde videst muligt brug af dem, hvis der var behov for det enkelte steder, og at man lagde virkelige økonomiske retningslinjer som basis for denne udnyttelse. Det gælder i øvrigt også, hvis der skulle ske driftsomlægninger på disse private havne.

Med hensyn til Københavns havn har venstre ikke været enig med det flertal, der ellers har manifesteret sig på disse områder. Vi mener ikke, at spørgsmålet om Københavns havn er tilstrækkeligt belyst. Vi mener ikke, der har været en tilbundsående diskussion herom, og vi mener i øvrigt slet ikke, at man ved hjælp af denne lov skal og kan præjudicere en udvikling med hensyn til Københavns havn. Der må komme en særlig lovgivning, hvis man ønsker at ændre den status, der eksisterer, og det har venstre altså ikke noget ønske om. Der er ikke noget ønske om, at Københavns havns status skal ændres. Derfor har vi ikke kunnet gå med til flertalsudtalelsen på dette punkt, men har måttet komme med en mindretalsudtalelse.

Når man sammenfattende skal vurdere selve lovforslaget, må det siges, at vi har fået gennemført de principper, som vi ved førstebehandling lagde op til at vi ville have gennemført. Vi kunne gå ind for en koordination, men ønskede det videst mulige selvstyre for de enkelte havne. Dette har vi fået opfyldt, og derfor kan vi gå ind for det forslag til lov om trafikhavne, der nu ligger. Vi tror, at der med den store opbakning, der nu findes i tinget bag dette forslag, vil være skabt ro og stabilitet omkring disse havne, så der kan komme en rolig udvikling, en fornuftig koordination i de kommende år, og det vil vi helhjertet gå ind i.

Arentoft (FP):

Dette lovforslag er ikke fremskridtspartiets livret. Vi kan godt gå ind for et koordinerende organ for overordnet planlægning for danske havne i form af et landshavneråd, men det behøver efter vor mening ikke være et lovgivningsanliggende. Et sådant rådgivende organ kunne ministeren for offentlige arbejder nedsætte og indkalde, så ofte han har behov derfor. Vi har mange råd, der ikke er lovfæstet, f. eks. Rådet for større Færdselssikkerhed, Edb-rådet.