

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Baggrund for lovforslaget

I regeringens handlingsplan for afbureaukratisering er det anført, at der er igangsat et arbejde med henblik på at fremme konkurrencen på trafikhavneområdet. Sigtet er en afskaffelse eller væsentlig indskrænkning af den centrale takstfastsættelse og den gældende takstuniformering samt af den centrale investeringskontrol på området.

Dette lovforslag tjener til opfyldelse af dette punkt i handlingsplanen.

Som bekendt findes der her i landet et stort antal havne til afvikling af den søværts gods- og persontrafik. Havnene er af meget vekslende størrelse og karakter, og de har undergået væsentlige ændringer i tidernes løb, ligesom deres betydning har vekslet.

Bebyggelsen har udviklet sig uden om havnen, der nu ofte har en central placering i et bysamfund.

Med udgangspunkt i den struktur, som rent faktisk har udviklet sig uden en samlet plan for landets havnedækning, har den hidtidige havnepolitik gået ud på at give disse byhavne en lovmæssig beskyttelse dels mod indbyrdes konkurrence, dels mod konkurrence fra nytilkommende havne. Denne politik har været i samklang med, hvad i hvert fald flertallet af disse havne har ønsket. En helt nødvendig konsekvens af denne beskyttelsespolitik har været, at der eksisterer en central kontrol med skibs- og vareafgifter samt investeringer i trafikhavnene.

Også med havnenes lånoptagelse, arealudlejning og arealsalg føres en ministeriel kontrol.

Regeringens hensigt med at tage trafikhavnenes forhold op til behandling i handlingsplanen for afbureaukratisering og dermed også med dette lovforslag er at bryde radikalt med den hidtil førte politik på området. Sigtet er at begrænse Trafikministeriets kontrolopgaver mest muligt og skabe basis for udvikling af en egentlig konkurrencesituation på trafikhavneområdet.

Trafikhavnenes funktion er sekundær i den forstand, at de skal løse en serviceopgave for erhvervslivet som sådant, og det er regeringens opfattelse, at denne opgave for fremtiden løses bedst og billigst,

hvis der på området banes vej for en konkurrence havnene imellem. Da Trafikministeriets tilsynsfunktioner er udført med en meget begrænset indsats af personale, er der ikke besparelser for statskassen af nogen betydning ved nyordningen.

Landets trafikhavne kan inddeles i følgende kategorier:

1. Havne i de tidligere købstæder, som styres af vedkommende kommunalbestyrelse, jf. lov om kommunernes styrelse § 19, stk. 2, og § 67, stk. 1.
2. Københavns Havn, der er en selvejende institution, jf. lov nr. 109 af 29. april 1913 om bestyrelsen af Københavns Havnevæsen med senere ændringer.
3. Statshavne, der henhører under Trafikministeriet.
4. Private havne.

De mest betydningsfulde af disse er anlagt af en bestemt erhvervsvirksomhed, f.eks. elværker, raffinaderier, cementfabrikker. Disse havne må imidlertid kun benyttes til formål, der vedrører virksomhedens anlæg og drift, idet den almindelige godsomsætning er forbeholdt de offentligt styrede havne, som den førte havnepolitik som foran anført har ønsket at beskytte.

Nogle enkelte private havne har dog fra tidligere tid haft adgang til at deltage i den almindelige, erhvervsmæssige skibstrafiks havnebetjening.

5. Kommunaltejede havne.

Med hjemmel i den gældende lov om trafikhavne § 1, stk. 3, har trafikministeren undtaget nogle små købstadkommunale havne, der har en meget beskeden godsomsætning, fra de almindeligt gældende regler for de under foranstående punkt 1 angivne havne. Disse havne har imidlertid bevaret adgangen til at fungere som almindelig trafikhavn. Adgangen til fortsat at undtage sådanne havne fra det almindelige styrelsessystem i lovforslagets kapitel 2 bevares ved bestemmelsen i lovforslagets § 13, stk. 1.

Omkring 65 pct. af godsomsætningen afvikles over de offentligt styrede havne, omkring 35 pct. over private havne. Det er navnlig ud- og indskibning af fast