

og flydende brændsel, der vejer for de private havnes vedkommende.

Af de kommunalt styrede trafikhavne har 28 havne tilsammen under 5 pct. af landets søværts godsomsætning.

En selvstændig og samlet lovgivning for området blev gennemført ved lov nr. 239 af 12. maj 1976 om trafikhavne. Nogle hovedpunkter i denne lov er:

- a) Den foran nævnte beskyttelse af de offentligt styrede havne for at sikre disse den almindelige godsomsætning blev opretholdt.
- b) Den tidligere gældende centrale kontrol med skibs- og vareafgifter blev opretholdt.
- c) Følgelig opretholdtes også den centrale investeringskontrol.

Formen for udøvelsen af denne blev standardiseret gennem udarbejdelse af årlige investeringsplaner for alle trafikhavne med henblik på en samlet og koordineret behandling af disse.

- d) Der blev oprettet et Landshavneråd med repræsentation for bl.a. trafikhavnene og erhvervslivet. Rådet har navnlig til opgave at vurdere investeringsplanerne, men er i øvrigt rådgivende for trafikministeren i væsentlige trafikhavnesspørgsmål.
- e) Som også gældende forud for loven er en kommunalt styret trafikhavn en selvstændig virksomhed, hvis midler kun må anvendes til formål, der særligt tjener havnens interesser.
- f) Loven fortsatte en tidligere lagt linie i lovgivningen med sigte på at begrænse det centrale tilsyn med de kommunalt styrede trafikhavne.

Trafikhavnens betydning i det samlede trafikmønster har ændret sig. Beskyttelsespolitikken, der har medvirket til opretholdelse af en ret stor spredning i landets dækning med trafikhavne, har dermed ikke samme begrundelse som tidligere. De krav, der stilles til trafikhavnene med hensyn til en hurtig og effektiv betjening af skibene og ekspedition af godset, er større end tidligere. Indførelse af en konkurrencesituation på området er en naturlig konsekvens af denne udvikling. På denne baggrund skal forslaget ses.

Nogle væsentlige punkter i det foreliggende lovforslag er følgende:

- a) Den centrale fastsættelse af skibs- og vareafgifter bortfalder efter en overgangsperiode. Der vil følgelig ikke for fremtiden være sikkerhed for ensartede skibs- og vareafgifter i provinsens trafikhavne og dermed for, at de fastsatte takster sikrer havnene et bestemt provenu.
- b) Den hidtidige investeringskontrol ophæves. Under en lovmæssig ordning, der begrænser konkurrencen havnene imellem, er formålet med investeringskontrollen at værne mod investering i over-

kapacitet. Dette værn må for fremtiden skabes gennem havnernes indbyrdes konkurrence.

- c) Det følger af det under b) netop sagte, at der må skabes sikkerhed for, at kommunerne ikke gennem en økonomisk subsidiering forrykker konkurrenceforholdet havnene imellem. Der må følgelig fastsættes lovregler om dette forhold.
- d) Landshavnerådet afskaffes.
- e) Ministeriets hidtidige, løbende tilsyn med de kommunalt styrede trafikhavnes lånoptagelse, arealsalg og arealudlejning bortfalder. Disse havne skal ikke længere forelægge deres budget for Trafikministeriet, der heller ikke længere skal godkende forvaltningsreglement for disse havne. Sammenslutningen af Danske Havne, der repræsenterer de kommunalt styrede havne med undtagelse af Aalborg Havn og Århus Havn, har også ønsket en ændring i den gældende lovgivning, således at de kommunalt styrede havne gives fri adgang til at investere, idet Havnensammenslutningens synspunkt er, at vedkommende kommunalbestyrelse bedst kan vurdere, hvad der tjener lokalsamfundet.

Havnensammenslutningen har imidlertid ønsket, at der i hvert fald i en kortere overgangsperiode skulle bevares en vis takstkontrol, idet Havnensammenslutningen har udtrykt principiel betænkelighed ved pludseligt at forlade et system med centralt fastlagte og ens takster til fordel for en fri takstfastsættelse. Dette ønske er imødekommet i lovforslaget. Overgangsperioden er i lovforslagets § 20, stk. 3, fastsat til 4 år.

#### *Bemærkninger til de enkelte bestemmelser*

##### *Til § 1*

Bestemmelsen indeholder en angivelse af de havne, der er omfattet af bestemmelserne i lovforslagets kapitel 1 og 2. Det ses, at færgehavne omfattes, men at fiskerihavne ikke falder ind under disse bestemmelser.

Det vil kunne forekomme, at kun en del af en havn betragtes som »trafikhavn«.

##### *Til §§ 2 og 3*

Den almindelige baggrund for bestemmelserne i §§ 2 og 3 er den, at der ikke må etableres faste anlæg eller foretages opfyldning på søterritoriet uden særlig tilladelse. Dette følger af statens højhedsret over søterritoriet, jf. straffelovens § 295 og § 20, stk. 2, i lov om kystbeskyttelse.

En konsekvens af denne retstilstand er, at Trafikministeriet ved udstedelse af tilladelse til et havneanlæg også kan regulere den brug, der må gøres af an-