

lægget. Som det fremgår af de almindelige bemærkninger, har de offentligt styrede havne hidtil været beskyttet mod konkurrence fra nytilkommende havne på den måde, at den almindelige godsomsætning er forbeholdt den førstnævnte gruppe. Tilladelse til anlæg af en havn ved elværker, raffinaderier og visse andre erhvervsvirksomheder er følgelig blevet betinget af, at anlægget kun benyttes til formål, der vedrører virksomhedens anlæg og drift.

Det anses for rigtigt, at der bibeholdes en offentlig styring af, hvilke havneanlæg der må anvendes som trafikhavne, og i hvilket omfang de må udnyttes som sådanne. Dette er baggrunden for bestemmelserne i §§ 2 og 3. En eksisterende trafikhavn kan uden tilladelse efter den nye lov fortsat anvendes som trafikhavn i samme omfang som hidtil. Det bestemmes i forslaget § 20, stk. 2. En udvidet anvendelse af en bestående trafikhavn kan ministeren tillade med hjemmel i forslaget § 2, stk. 1.

En fysisk udvidelse af en bestående trafikhavn kan tillades i henhold til forslaget § 3, stk. 2.

Ved behandlingen af tilladelser til anlæg af ny trafikhavn eller udvidelse af en bestående trafikhavn vil trafikministeren indhente oplysninger fra kommunerne om, hvorvidt anlægget er i overensstemmelse med den kommunale planlægning.

Der vil imidlertid ikke i fremtiden være grund til at være ligeså restriktiv som under den bestående ordning med hensyn til, i hvilket omfang en erhvervsvirksomheds havn kan anvendes til andre formål end betjening af virksomheden selv. Under den liberale trafikhavnepolitik, som lovforslaget bygger på, kan det eksempelvis være velbegrundet at tillade, at et elværks eller et raffinaderis havn anvendes til ud- og indskibning af fast og flydende brændsel i almindelighed, selvom den konkrete ladning ikke har berøring med virksomhedens anlæg og drift. Dette synspunkt er Havnesammenslutningen og de store havne ikke enig i, og der er bl.a. peget på, at den landværts infrastruktur kan tale imod en sådan udvidet anvendelse.

Denne indvending kan imidlertid kun føre til, at der foretages en konkret vurdering af det hensigtsmæssige i at tillade en udvidet anvendelse af et bestående havneanlæg. De planlægningsmæssige hensyn, der bør tages, kan tilgodeses fuldt ud ved lovforslagets bestemmelser.

Imidlertid er det ikke hensigten at give de private havne fri adgang til at afvikle almindelig godstrafik. Lovforslaget forudsætter, at tilladelse til en udvidet anvendelse af sådanne havne sker efter en konkret overvejelse for den enkelte havn.

Det bliver Trafikministeriets opgave at fastlægge en praksis, der ikke fjerner eksistensgrundlaget for

eksisterende, offentligt styrede havneanlæg. Imidlertid må de offentligt styrede havne, inden investering i nye anlæg besluttes, tage hensyn til, om den øgede trafik, der skal afvikles, hensigtsmæssigt ville kunne afvikles over et eksisterende privat havneanlæg. I sådanne tilfælde kan det ud fra en samfundsøkonomisk helhedsbetragtning være hensigtsmæssigt i stedet for at tillade en udvidet anvendelse af den private havn. En privat havn, der opnår tilladelse til at afvikle trafik af anden art end til betjening af en bestemt virksomhed, er undergivet bestemmelserne om takstkontrol i § 4.

Bestemmelsen i § 3, stk. 3, er begrundet i praktiske rationaliseringshensyn. Den er en undtagelse fra den almindeligt gældende retstilstand, hvorefter etablering af faste anlæg og opfyldning på søterritoriet kræver tilladelse.

Da Trafikministeriet hidtil har skullet godkende alle større investeringer i trafikhavnene og gennem indsendte investeringsplaner er blevet bekendt med alle øvrige investeringer, har ministeriet også på en enkel måde kunnet følge nye foranstaltninger på havnenes vandområde, der er en del af søterritoriet, og fornøden tilladelse har ofte kunnet gives i forbindelse med godkendelse af investeringsplanen. Da ministeriet efter lovforslaget ikke længere skal godkende investeringer i trafikhavnene, og da det vil være en administrativ komplikation, hvis der alligevel skal indhentes tilladelse, fordi der er tale om en disposition over søterritoriet, foreslås det, at tilladelse ikke skal indhentes, hvis foranstaltningen foretages inden for en havns dækkende værker.

Det er imidlertid væsentligt at understrege, at en trafikhavn ikke kan forvente at få tilladelse til udvidelse og opfyldning uden for de dækkende værker alene med begrundelse i den måde, hvorpå man har disponeret over de hidtidige havnebassiner. Havnen må ved sådanne dispositioner tage i betragtning, at ministeriet ved en senere ansøgning om tilladelse til dispositioner uden for de dækkende værker vil vurdere det formålstjenlige i tidligere dispositioner inden for de dækkende værker.

Da bestemmelsen er begrundet i rent praktiske rationaliseringshensyn, bestemmer trafikministeren, hvad der i tvivlstilfælde forstås ved »dækkende værker«. Er en havn ikke sikker, må den spørge.

Det understreges, at undtagelsesbestemmelsen i stk. 3 kun gælder trafikhavne. Andre havne som f.eks. fiskerihavne og lystbådehavne skal som hidtil have tilladelse til at disponere over søterritoriet.

Situationen på trafikhavneområdet er den, at landet snarere har for mange trafikhavne end for få. Såvel en rationel udnyttelse af de eksisterende havne som andre hensyn tilsiger, at der føres en restriktiv