

[Trafikministeren]

Et spørgsmål, som har været fremme i drøftelserne om en nyordning for trafikhavnene, er afgrænsningen af deres virkefelt. Det er min opfattelse, at den gældende ordning, hvorefter havnens midler kun kan anvendes til formål, der særlig tjener havnens interesser, er så fleksibel, at den også kan dække den udvikling, som der måtte være behov for i denne henseende.

Der er dog i lovforslaget en ny bestemmelse, der modificerer den angivne grundregel. Det er bestemmelsen i § 13, stk. 2. Efter den kan der under nærmere fastsatte betingelser undtagelsesvis ske en udlodning af havnens midler, hvis det er usandsynligt, at havnen selv får brug for dem i en overskuelig fremtid.

Havnensammenslutningen har lagt megen vægt på, at der blev åbnet en sådan mulighed for udlodning. Da det kan føre til u hensigtsmæssige investeringer, hvis en havn måtte få en for stor kapital, har jeg ment at kunne imødekomme ønsket.

Det må imidlertid understreges, at de offentligt styrede havne i princippet ikke skal fungere som en almindelig erhvervs virksomhed, hvis mål er et overskud, der tages ud af virksomheden. En trafikhavn skal økonomisk hvile i sig selv. Det er naturligvis ønskeligt, at en havn har en solid økonomi, men en havns overskud bør principielt anvendes til havnens egne investeringer, altså bidrage til havnens selvfinansiering.

Det er væsentligt at fastslå, at lovforslaget fastholder den hidtil gældende ordning, hvorefter de kommunalt styrede havne ligesom Københavns Havn er selvstændige virksomheder, men som hver for sig udgør en del af et landsdækkende trafikhavnet. Havnene skal fungere som en helhed til erhvervslivets betjening. Derfor fastholdes også en samlet kontrol med landets trafikhavne uanset den langt friere stilling, som lovforslaget giver i henseende til investeringer og takstpolitik.

Sammenslutningen af Danske Havne og Kommunernes Landsforening har givet deres tilslutning til lovforslaget.

Efter min vurdering har den hidtidige ordning med en samordnet investering i trafikhavnene og uniforme skibs- og vareafgifter medvirket til at undgå samfundsøkonomisk u hensigtsmæssige investeringer på trafikhavneområdet. Denne vurdering deles af andre. Mit principielle ønske om fri konkurrence er imidlertid i god

overensstemmelse med udviklingen. Fra erhvervenes side har man følt de uniforme takster som utilfredsiggørende. Havnensammenslutningen har følt den centrale investeringskontrol som et bånd på den enkelte kommunalbestyrelses frie udfoldelsesmulighed.

Da takstkontrol og investeringskontrol er to sider af samme sag, må en nyordning nødvendigvis omfatte begge elementer.

Det er mit håb, at den frihed, som lovforslaget giver trafikhavnene, vil blive forvaltet til hele samfundets bedste, således at unødvendige investeringer undgås og den enkelte havnebestyrelse også vil føle et ansvar over for helheden.

Det er Trafikministeriets opgave at følge udviklingen på dette afgørende punkt.

Hermed anbefaler jeg lovforslaget til det høje Tings velvillige behandling.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Hermed tillader jeg mig at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om DSB.
(Lovforslag nr. L 162).

Som bekendt er der mellem partier, som udgør et stort flertal i Folketinget, indgået aftale om rammer for DSB i årene 1990-93.

Ifølge den indgåede aftale tildeles DSB en øget kompetence til at fastlægge priser på markedsmæssige vilkår. Dette kræver imidlertid som anført i aftalen en ændring af lov om DSB.

Lovforslaget giver DSB bemyndigelse til selv at fastsætte sine priser. Dog skal Finansudvalgets tilslutning fortsat indhentes, hvis de gennemsnitlige priser ønskes forhøjet mere end det, der svarer til omkostningsudviklingen ved DSB.

Da DSB's øgede handlefrihed desuden modsvares af skærpede resultatkrav, er ændringsforslaget ikke et instrument, som DSB kan spinde guld på eller bruge til at føre dumpingpolitik over for de andre transportformer.

Derimod kan DSB med indførelsen af et mindre stift prissystem inden for visse grænser tilpasse sine priser til markedets skiftende vilkår og dermed sikre sig en bedre indtægtsudvikling, end tilfældet ellers ville have været.

Når en sådan friere ordning for DSB's prisfastsættelse kan indføres nu uden at give anledning til sociale betænkeligheder, hænger det sammen med, at de socialt betingede rabatprocenter til bl.a. pensionister fra 1. januar 1990 ikke længere belaster DSB økonomisk.