

## Beretning

over

I. forslag til folketingsbeslutning om forbud mod reklamering for stærke drikke [af Inge Krogh m.fl.] og

II. forslag til folketingsbeslutning om forbud mod salg af stærke drikke til personer, der ikke er fyldt 18 år [af Inge Krogh m.fl.]

(Afgivet af retsudvalget den 4. juni 1976).

Udvalget har drøftet forslagene i flere møder og har herunder stillet spørgsmål til indenrigsministeren, som denne har besvaret skriftligt, til dels på grundlag af oplysninger fra socialministeriet, undervisningsministeriet, udenrigsministeriet og afholdsselskaber.

Udvalget har endvidere modtaget skriftlig henvendelse fra Advokatrådet.

Under udvalgets drøftelser har man erkendt, at det stigende alkoholforbrug udgør et problem, specielt hos de unge.

Udvalget er af den opfattelse, at de forskellige aspekter af alkoholproblemet bør tages op til vurdering i sammenhæng.

Udvalget finder, at de spørgsmål, der er berørt i de to forslag til folketingsbeslutning, på naturlig måde vil indgå i denne vurdering.

Udvalgets medlemmer henstiller til regeringen, at der tidligt i næste folketingsår gives folketinget en redegørelse for disse problemer.

P. u. v.  
*Gudme,*  
formand.

# Bilag

## til betænkning over forslag til lov om trafikhavne.

### Bilagsfortegnelse.

		Spalte
Bilag	1. Spørgsmål fra udvalget og ministeren for offentlige arbejders svar herpå .....	2275
—	2. Skrivelse fra FTF .....	2287
—	3. Skrivelse fra Foreningen af Areallejere i Danske Provinshavne .....	2289
—	4. Skrivelse fra Foreningen af Danske Privathavne .....	2295
—	5. Skrivelse fra Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark .....	2301
—	6. Skrivelse fra Provinshandelskammeret .....	2307
—	7. Skrivelse fra Amtsrådsforeningen i Danmark .....	2311
—	8. Skrivelse fra Århus Havnevæsen .....	2313
—	9. Skrivelse fra Aalborg havneudvalg .....	2317
—	10. Skrivelse fra Århus Havnevæsen .....	2325
—	11. Ministeren for offentlige arbejders kommentarer til henvendelser til udvalget .....	2329

## Bilag 1.

### Spørgsmål fra udvalget og ministeren for offentlige arbejders svar herpå.

#### Spørgsmål 4:

Udvalget udbeder sig en redegørelse for samarbejdet mellem land- og søtrafik, herunder spørgsmålet om DSB's transport af gods til udenlandske havne i stedet for afskibning fra dansk havn.

#### Svar:

Samarbejdet mellem land- og søtrafik foregår således, at rederier, hvis skibe anløber danske havne, træffer aftaler med transportvirksomheder på landtransportområdet om befordring af godset til og fra havnene med jernbane eller lastbil. Som et markant eksempel herpå kan nævnes DFDS' aftale med DSB om jernbanetransport af gods fra det sjællandske område til Esbjerg. Specielt vedrørende spørgsmålet om DSB's transport af gods til udenlandske havne kan det oplyses, at DSB i samarbejde med Deutsche Bundesbahn og de europæiske jernbaners fælles containerselskab „Intercontainer“ har etableret bloktogskørsel med containere mellem København/Århus og Hamburg. Omfanget af banetransporterne mellem Danmark og Hamburg har hidtil været 12-13.000 20' containerenheder årligt fordelt nogenlunde ligeligt på retning nord-syd og syd-nord.

Intercontainer køber transporterne af DSB/DB og sælger dem til de store rederier (rederisammenslutninger), der markedsfører containertransporter i Danmark, men ikke anløber dansk havn.

#### Spørgsmål 27:

Udvalget udbeder sig en redegørelse for statens påtænkte investeringer i statshavne samt en forklaring på regnskabsopstilling og bevillingspraksis.

#### Spørgsmål 33:

Udvalget udbeder sig en regnskabsoversigt for statens trafikhavne og en oversigt over de forventede driftsresultater og investeringer for de enkelte havne frem til 1980.

#### Svar:

For regnskabsopstilling for statshavnene gælder standardkontoplanen. Forrentningsprocenten er 4½ af alle anlæg og med hensyn til afskrivning af anlæggene er der varierende afskrivningssatser for de forskellige anlæg, f. eks. afskrives materiel såsom kraner, traktorer med 6 pct., bolværker, veje og gader med 2 pct.

Finansministeriet afsætter for hvert ministerium, herunder ministeriet for offentlige arbejder, en bevillingsramme for det enkelte finansår. Denne ramme imødekommer langt fra de samlede ønsker for trafiksektoren; og inden for den generelle begrænsning, som er sat, må der prioriteres.

Statens påtænkte investeringer i statshavnene — såvel statstrafikhavnene som statsfiskerihavnene — fremgår af forslaget til finanslov for 1976-77, side 19-20, samt anmærkningerne side 121-140, herunder særlig oversigten over bygge- og anlægsarbejder i årene 1976-77—1979-80 side 138-140. Af oversigten fremgår, at medens der i 1976-77 påregnes investeret et samlet beløb af 81,7 mill. kr., viser udgiftstallene for budgetoverslagsårene 1977-78, 1978-79 og 1979-80 — henholdsvis 64,8, 59,6 og 53,2 mill. kr. — en faldende tendens, hvilket skyldes, at man i øjeblikket på baggrund af den herskende usikkerhed over for fiskeriets fremtid har ment at måtte budgettere med en vis nedgang i anlægsinvesteringerne på statens fiskerihavne.

Regnskabsoversigt for statens trafikhavne og oversigt over de forventede driftsresultater samt over investeringerne i de enkelte trafikhavne frem til 1980 er vedlagt som underbilag 1.

Tallene for trafikhavnsdelen i de kombinerede statstrafik- og fiskerihavne er skønsmæssigt anslåede, idet der ikke føres selvstændigt regnskab for trafikhavnsområdet, men fra tid til anden udarbejdes opgørelser, som viser regnskabsresultatet såvel i trafikhavnsafsnittet som i fiskerihavnsafsnittet. En sådan opgørelse må selvfølgelig i et vist

omfang bero på et skøn over de fælles omkostningers fordeling på de to afsnit.

Det bemærkes, at når Hanstholm og Hirtshals havne er medtaget på listen over de havne, som tænkes omfattet af loven, jfr. besvarelsen af spørgsmål nr. 2, men ikke er optaget i underbilag 1 og 2 til besvarelse af nærværende spørgsmål, skyldes dette, at der i disse havne kun foregår en begrænset trafikvirksomhed og dermed anlægsvirksomhed. Trafikvirksomheden i Hirtshals består i færgedrift til Norge og i Hanstholm i udskibning af sten og grus.

#### Underbilag 1 til bilag 1.

*Regnskabsoversigt for statens trafikhavne og oversigt over de forventede driftsresultater og investeringer for de enkelte havne til 1980.*

Mill. kr.	Regnskab		FFL*)	B.O.1*)	B.O.2*)	B.O.3*)
	1974-75	Bevilling*) 1975-76				
<i>Esbjerg trafikhavn:</i>						
Indtægter . . . . .	17,0	21,3	21,5	22,0	23,1	24,2
Driftsudgifter . . . . .	20,1	25,1	25,5	26,5	24,6	25,6
Anlægsudgifter . . . . .	9,0	18,2	26,6	27,3	23,7	26,7
<i>Frederikshavn trafikhavn:</i>						
Indtægter . . . . .	6,1	8,6	8,9	9,3	10,0	10,8
Driftsudgifter . . . . .	4,9	5,4	5,9	6,7	6,9	7,0
Anlægsudgifter . . . . .	2,8	10,9	11,2	5,1	4,3	0,4
<i>Helsingør trafikhavn:</i>						
Indtægter . . . . .	4,9	5,2	5,5	5,6	5,9	6,2
Driftsudgifter . . . . .	1,6	2,4	2,6	2,6	2,6	2,6
Anlægsudgifter . . . . .	—	—	—	—	—	—
<i>Esbjerg, Frederikshavn og Helsingør trafikhavne i alt:</i>						
Indtægter . . . . .	28,0	35,1	35,9	36,9	39,0	41,2
Driftsudgifter . . . . .	26,6	32,9	34,0	35,8	34,1	35,2
Anlægsudgifter . . . . .	11,8	29,1	37,8	32,4	28,0	27,1

\*) Bevilling 1975-76 er i overensstemmelse med de herom gældende regler opgjort i prisniveau 1. april 1974, medens finanslovsforslaget 1976-77 og de tre B.O. forslag er opgjort i prisniveau 1. april 1975.

## Underbilag 2 til bilag 1.

*Anlægsinvesteringer i statens trafikhavne i perioden 1976-77—1979-80.*

Mill. kr.	FFL 1976-77	BO 1 1977-78	BO 2 1978-79	BO 3 1979-80
<i>Esbjerg trafikhavn:</i>				
1. Udbygning af havnen mod øst . . . . .	14,0	14,0	14,0	14,0
2. Modernisering af trafikhavnen . . . . .	7,9	8,6	9,1	4,7
3. Opfyldning af færgehavnen . . . . .	0,9	0,4	—	—
4. Modernisering af materielgård . . . . .	0,1	—	—	—
5. Anskaffelse af pejle- og måleudstyr . . . . .	0,2	—	—	—
6. Modernisering af sdr. havnsområdet . . . . .	0,5	0,6	0,6	8,0
7. Ombygning af bolværk m. m. i færgehavnen . . . . .	0,5	—	—	—
8. Udvidelse af containeranlægget . . . . .	2,5	3,7	—	—
	<b>26,6</b>	<b>27,3</b>	<b>23,7</b>	<b>26,7</b>
<i>Frederikshavn trafikhavn:</i>				
1. Etablering af færgeleje IV m. v. . . . .	2,3	1,1	0,1	—
2. Udvidelse af havnen nord for fiskerihavnen . . . . .	4,0	2,7	2,0	—
3. Anlæg og hovedstandsættelse af havneværker . . . . .	4,0	1,2	1,5	0,4
4. Anlæg og hovedstandsættelse af veje m. v. . . . .	0,8	—	0,2	—
5. Opførelse og hovedstandsættelse af bygninger . . . . .	0,1	0,1	0,5	—
	<b>11,2</b>	<b>5,1</b>	<b>4,3</b>	<b>0,4</b>
<i>Helsingør trafikhavn:</i>				
	—	—	—	—

*Spørgsmål 28:**Ad § 2.*

Udvalget udbeder sig en redegørelse for mulighederne for at lade statens havne overgå til de respektive kommuner.

*Svar:*

I besvarelse af spørgsmål 17 er der gjort rede for de store kapitalkrav, som i almindelighed stilles til anlæg og drift af statshavne. Hertil kommer, at disse havne med en enkelt undtagelse ligger i den del af landet, som økonomisk set er mest svagtstillet, og som derfor har størst behov for egnsudvikling. Der foreligger ikke fra kommunal side ønske om overtagelse af statshavnene, bortset fra en forespørgsel i 1972 fra Helsingør kommune om statens syn på Helsingør kommunes eventuelle overtagelse af statshavnen i Helsingør. Denne forespørgsel måtte ses på baggrund af denne havns sær-

lig gode økonomi og de små anlægsudgifter, og ministeriet svarede kommunen, at staten ikke var interesseret i at afgive dette aktiv.

Det må i forbindelse med spørgsmålet nævnes, at kommunen er sikret medindflydelse på statshavnsvirksomheden, idet kommunen er repræsenteret ved 2 medlemmer i havnerådet ud af det samlede medlemsantal på 5 (i Esbjerg dog 7). Det må ligeledes bemærkes, at statens trafikhavnes drift og anlægsvirksomhed ifølge lovforslaget fortsat vil blive koordineret med de kommunale havnes virksomhed.

*Spørgsmål 29:**Ad § 8.*

Udvalget udbeder sig en redegørelse for landshavneplanens nærmere indhold og proceduren ved dens fremstilling og ajourføring, herunder en opregning af de havne, der påregnes omfattet af planen.

*Svar:*

Landshavneplanen skal angive den samlede struktur på trafikhavnsområdet over et længere åremål og indeholde rammerne for eventuelle udbygninger af havneanlæggene.

Udviklingen inden for de enkelte havne må forventes at blive af vidt forskellig art. Enkelte havne må påregnes at vise fremgang, således at der vil blive stillet krav til udbygning af disse, andre må skønnes at ville stagnere og alene kræve investeringer til bevarelse af anlæggene i deres nuværende omfang, og andre igen vil vise tilbagegang og eventuelt helt ophøre med at eksistere som trafikhavne.

For de enkelte havne, som skal indgå i planen, må der opstilles rammeplaner. Detaljeringsgraden af disse må fastlægges. Der må endvidere opstilles et skøn over havnenes forventede trafikale udvikling. På basis heraf udarbejdes den enkelte havns rammeplan, hvilket må ske i overensstemmelse med regionsplanlægningen.

Når de enkelte havneplaner foreligger udarbejdet, indsendes disse til landshavnerådet, som foretager en bedømmelse for landet som helhed og i koordination med landsplansmyndigheder foretager den endelige fastlæggelse af landshavneplanen.

Planen forudsættes revideret fra tid til anden i lyset af udviklingen.

*Spørgsmål 30:*

*Ad § 12.*

Udvalget udbeder sig en nærmere definition af „formål, der særlig tjener havnens interesser“.

*Svar:*

Bestemmelsen i forslaget § 12, stk. 3, er overført fra den gældende regel i kommune-styrelovens § 69. Til støtte for det skøn, som ministeriet udøver vedrørende begrebet „formål, der særlig tjener havnens interesser“, har der gennem tiden udviklet sig en praksis med hensyn til, om vedkommende udgift retteligt burde afholdes af kommunens midler eller af havnens.

Bortset fra direkte havneopgaver tillades havnens midler ifølge praksis anvendt til mere indirekte havneformål, såsom f. eks. velfærdsforanstaltninger til søfolk, tilskud til brandvæsen og lignende.

Det kan endvidere oplyses, at ministeriet

på baggrund af, at det er erhvervslivet som gennem betaling af skibs- og vareafgifter og lejeafgifter giver havnen dens indtægter, har stillet krav om, at en trafikhavns indtægter ikke anvendes til rekreative formål, men alene til dækning af erhvervslivets behov for ekspedition over havnen. Udgifter til anlæg af nye lystbådehavne og udbygning af eksisterende lystbådehavne inden for trafikhavnenes områder må derfor ikke afholdes af havnens midler, men skal finansieres af vedkommende kommune.

*Spørgsmål 31:*

*Ad § 14.*

Udvalget udbeder sig oplysning om størrelsen af de beløb, der forventes at være til rådighed til udlån med angivelse af långivere.

*Svar:*

Det gældende system med ensartede takster har haft den virkning, at der i perioder i enkelte havne har været opsamlet midler, som der ikke er begrundet anvendelse for i forbindelse med havnenes drifts- eller anlægsvirksomhed. Som det mest udtalte eksempel kan nævnes Fredericia havn. Det er ikke muligt på forhånd at give oplysning om størrelsen af de midler, som efter lovens ikrafttræden vil være til rådighed til udlån. Udlåningsmulighederne vil skifte fra periode til periode og blandt andet afhænge af takstniveauet, trafiktilgangen m. m.

*Spørgsmål 32:*

*Ad § 14.*

Udvalget udbeder sig en opregning af de områder, hvor lovforslaget giver de kommunale havne større selvstændighed end den gældende lovgivning.

*Svar:*

Efter de gældende regler må nyanlæg i de kommunale trafikhavne ikke påbegyndes, før godkendelse fra ministeren for offentlige arbejder foreligger. Dette gælder ligeledes for vedligeholdelsesarbejder, medmindre udgiften kan afholdes af årets løbende indtægter. Det er foreslået i lovforslagets § 9, at kun større nyanlæg og hovedstandsættelsesarbejder skal være omfattet af godkendelsespligten, jfr. nærmere herom i besvarelsen af spørgsmål 15. Den ligeledes foreslåede ord-

ning, hvorefter der ikke kræves særskilt godkendelse af de på en godkendt investeringsplan for en havn opførte større nyanlæg og hovedstandsættelsesarbejder, indebærer en administrativ lettelse for de kommunale havne.

I henhold til de gældende regler skal udleje af havnearealer i de kommunale havne på længere åremål end 15 år godkendes af ministeriet. Ifølge den nye regel i forslaget § 13 skal lejemål på standardvilkår kunne indgås af havnen uden ministeriets godkendelse, jfr. i øvrigt besvarelse af spørgsmål 19. Kun i tilfælde, hvor man ikke ønsker at følge standardvilkårene, kræves ministeriets godkendelse, bortset fra lejemål på kort tid — indtil 3 år — hvor godkendelse ikke under nogen omstændigheder er fornøden.

Efter de gældende regler kan faste ejendomme ikke afhændes uden samtykke fra ministeriet. I forslaget er godkendelsespligten indskrænket til afhændelse af arealer.

Med hensyn til havnenes udarbejdelse og indsendelse af årsbudgetter og regnskaber er det ministeriets hensigt efter indstilling fra landshavnerådet at søge en forenklet regnskabsform fastlagt.

#### *Spørgsmål 34:*

##### *Ad ministerens besvarelse af spørgsmål 1.*

Udvalget udbeder sig oplysning om størrelsen og sammensætningen af forretningsudvalget.

#### *Svar:*

Landshavnerådets forretningsudvalg tænkes nedsat i henhold til rådets forretningsorden som et snævert udvalg, bestående af rådets formand samt 1 repræsentant for havneejerne og 1 repræsentant for havnebrugerne.

Forretningsudvalget skal kunne afgøre sager af særligt hastende karakter, men det må dog understreges, at sager af principiel betydning eller sager, som er af stor økonomisk rækkevidde, uanset deres hast altid vil blive forelagt landshavnerådet, som i givet fald vil blive indkaldt til ekstraordinært møde.

#### *Spørgsmål 35:*

##### *Ad ministerens besvarelse af spørgsmål 11.*

Hvilke ændringer i lovforslaget vil en

ophævelse af loven af 1913 om bestyrelsen af Københavns havnevæsen medføre?

#### *Svar:*

En besvarelse af spørgsmålet måtte forudsætte, at der var taget stilling til, hvilken styreform Københavns havn fremover skulle have, og hvilke beføjelser der skulle tillægges det fremtidige styre.

Jeg har ikke fundet anledning til at foreslå nogen ændring i styreformen for Københavns havn, som må betragtes som en regionshavn for den østlige del af Danmark, og hvor jeg finder, at den bredt sammensatte repræsentation i bestyrelsen stadig giver en passende dækning for styring af havnens opgaver som regionshavn. Det vil efter min mening på denne baggrund ikke være rigtigt at lade styret overgå til Københavns kommune eventuelt i forbindelse med andre kommuner, og jeg finder heller ikke, at der i hovedstadsrådet findes et passende alternativ til den nuværende ordning.

#### *Spørgsmål 36.*

##### *Ad ministerens besvarelse af spørgsmål 15.*

Udvalget udbeder sig en uddybning af sidste afsnit i besvarelsen.

#### *Svar:*

De private trafikhavne er som nævnt i besvarelsen etableret ved en særlig tilladelse fra ministeren for offentlige arbejder, hvorved der gøres en undtagelse fra det almindelige princip om søtrafikkens formidling over de offentlige havne.

Tilladelsen gives til et specificeret havneanlæg med angivelse af kajlængde, vanddybder m. v., og der må derfor inden for ret snævre rammer føres en kontrol til sikring af, at anlægget ikke udvides, førend der er taget principiel stilling til, om de grunde, som lå bag den oprindelige tilladelse, motiverer en udvidelse.

#### *Spørgsmål 37:*

Ministeren er i dagbladet Vestkysten den 20. februar 1976 citeret for blandt andet følgende udtalelser, som indleder artiklen:

„Der er ikke tale om konkurrenceforvridning. Der er ikke tale om forskelsbehandling — og der vil fortsat i de kommende år ske store statsinvesteringer i Esbjerg havns trafikafsnit.“ (137 mill.). Udvalget anmoder

om en nærmere uddybning af ovennævnte udtalelser.

*Svar:*

Det er de samme vilkår, som tilbydes erhvervsvirksomheder i Esbjerg havn sammenlignet med andre danske provinshavne. Skibs- og vareafgifterne og containerkrantaksterne er ens, og areallejeafgifterne ligger stort set på samme niveau. Det må således konstateres, at staten ikke gennem sine investeringer i Esbjerg havn tilbyder erhvervslivet en serviceydelse på gunstigere vilkår, end hvad der gælder i andre provinshavne, og derved søger at tage trafik fra disse havne. De hidtidige og påtænkte investeringer i havnen tilsigter alene at dække konkrete, fra erhvervslivets side fremkomne ønsker om havnefaciliteter. Jeg henviser i øvrigt til den redegørelse, som borgmester Henning Rasmussen gav udvalget under dettes besøg på Esbjerg havn den 15. marts 1976.

*Spørgsmål 38:*

Det bedes oplyst, hvorfor der er behov for en havnelov og landsplanlægning, når planerne allerede fra ministeriets og regeringens side ligger fast, jfr. den i spørgsmål 37 nævnte artikel.

*Svar:*

Statens investeringer i Esbjerg havn har været og vil fortsat være betinget af ønsket om at dække erhvervslivets behov for havnefaciliteter. Uanset at der ikke hidtil har eksisteret en generel lovgivning på havne-

området, har planlægning selvsagt fundet sted såvel for de statslige som for de kommunale havnes vedkommende. Ud fra en vurdering af erhvervslivets ønsker om udbygning af Esbjerg havn indgår der på ministeriets bidrag til finanslov og 3 års budgetter beløb til dækning af den konstaterede og forventede efterspørgsel. Efter lovforslaget ønskes planlægningen på havneområdet fastlagt i andre former. De enkelte havnes forslag skal forelægges i Landshavnerådet, hvor såvel havneejere som havnebrugere er repræsenteret, og hvor der foretages en samlet bedømmelse af planerne.

*Spørgsmål 39:*

Vil ministeren oplyse, om han prioriterer ønsket om at skabe et statskontrolleret transportsystem over alle andre hensyn, herunder bevarelsen af de danske basishavne og de afgørende trafikpolitiske fordelene, det indebærer for dansk erhvervsliv.

*Svar:*

Jeg finder det stillede spørgsmål urimeligt, idet spørgeren tillægger mig tanker, som der ingen støtte findes for i lovforslaget.

I øvrigt vil jeg gerne påny minde om, at eksistensen af basishavne er et spørgsmål, som ministeriet er uden indflydelse på, idet det er rederierne, som bestemmer, hvilke havne der til enhver tid skal være basishavne. Disse beslutninger tages ud fra en vurdering af den godsmængde, som kan leveres over den enkelte havn, jfr. besvarelsen af spørgsmål 8.



**Bilag 2.**

FTF

Den 26. november 1975.

**Forslag til lov om trafikhavne.**

Under henvisning til det af ministeren for offentlige arbejder den 22. oktober 1975 fremsatte forslag til lov om trafikhavne skal FTF anføre følgende:

Det er FTF's indstilling, at de af folketinget tidligere gennemførte regler vedrørende de ansattes medlemskab af bestyrelser m. v. i aktieselskaber, banker, sparekasser m. v. også bør have virkning på det foreliggende lovforslag, således at der sikres de ansatte medindflydelse. Endvidere finder FTF det vigtigt, at der udover erhvervsorganisationerne også tilsikres medindflydelse fra lønmodtagerne indenfor de grupper, der anvender havnene. FTF skal her oplyse, at Navi-

gatørernes Fællesforening med i alt ca. 3.000 medlemmer fordelt på følgende grupper: Danmarks Skibsførerforening, Dansk Styrmandsforening, Dansk Skipperforening af 1942, Foreningen af Havnefogeder i Danmark, Havnefogedforeningen ved Københavns Havnevæsen og Dansk Lodsforening, er tilsluttet FTF.

Under henvisning til det anførte skal FTF henstille, at der fremsættes ændringsforslag til lovforslagets § 7 om sammensætningen af landshavnerådet, således at lønmodtagernes hovedorganisationer — herunder FTF — får ret til at udpege medlemmer.

For FTF

*Jens Christensen*  
formand

*Marvin Madsen*  
direktør

### Bilag 3.

#### FORENINGEN AF AREALLEJERE I DANSKE PROVINSHAVNE

Den 3. december 1975.

„Foreningen af Areallejere i Danske Provinshavne“, der med ca. 300 medlemmer repræsenterer det altovervejende flertal af betydende erhvervsvirksomheder, der er lejere af arealer i danske provinshavne, tillader sig herved at rette henvendelse vedrørende det af ministeren for offentlige arbejder den 22. oktober i folketinget fremsatte forslag (lovforslag nr. 45) til „lov om trafikhavne“.

Areallejerforeningen ønsker at udtrykke tilslutning til de to synspunkter, der ifølge bemærkningerne til lovforslaget danner hovedgrundlaget for lovforslaget, nemlig 1) at danske havnes fremtidige udvikling foregår under en mere langsigtet planlægning 2) at havnenes selvbestemmelsesret udvides ved en begrænsning af ministeriets tilsyn. Det må stemme med alle rationelle regler, at der søges langsigtet planlægning af de generelle udviklingslinier for havnene og udvidet lokal selvbestemmelsesret med hensyn til opgaver, der ikke har sådan generel karakter. Areallejerforeningen anser det også for naturligt, at det arbejde med udarbejdelse af en egentlig havnelov, der har stået på så længe, nu tilendebringes.

De ønsker, Areallejerforeningen vil fremsætte overfor folketingsudvalget, knytter sig mindre til lovtæksten end til visse forhold vedrørende den kommende lovs praktisering, hvortil det vil være af særdeles væsentlig betydning, at der af folketingsudvalget sker tilkendegivelse i betænkningen af folketingsudvalgets opfattelse. Areallejerforeningen kan som forbillende i denne henseende henviser til den tilkendegivelse, der skete fra folketingsudvalget i betænkningen vedrørende ny landsbygge Lov vedrørende bygningsforskrifter i havne om at tage hensyn

til de særlige forhold i havnene, hvilken tilkendegivelse har vist sig af stor praktisk værdi.

De forhold, om hvilke Areallejerforeningen ønsker folketingsudvalgets tilkendegivelse, vedrører:

#### 1) Lejerbeskyttelsen ifølge den fremtidige standardlejekontrakt.

Ifølge lovforslagets § 13, stk. 2, skal der af ministeriet for offentlige arbejder udfærdiges en standardlejekontrakt. Der er grund til at formode, at uden støtte fra folketingsudvalget vil den kommende standardlejekontrakt komme til at ligne den nugældende standardlejekontrakt, der ud fra alle gængse opfattelser af det naturlige retsforhold mellem ejer og lejer er aldeles utilfredsstillende for havnenes lejere og aldeles utilidsvarende. Havnelejernes stilling må ses på baggrund af, at den almindelige lejelovgivning kun kommer til anvendelse på leje af husrum, ikke på leje af jord. Retsbeskyttelsen for de erhvervsvirksomheder, der lejer arealer i havne og derpå opfører bygninger, i mange tilfælde til meget store værdier, afhænger derfor helt af indholdet af standardlejekontrakten, der imidlertid er blevet hængende i visse stivnede og forældede formler, der er ude af kontakt med lejernes naturlige krav på hensyntagen til deres investeringer i de på den lejede grund opførte bygninger. Svælg mellem den almindelige lejelovgivnings vidtgående varetagelse af lejerinteresser og den usikre og utilfredsstillende tilstand, i hvilken havnenes areallejere ifølge standardlejekontrakten befinder sig, er blevet yderligere uddybet ved de regler, der ved den seneste lejelovgivning er indført til sikring af erhvervslejere udenfor havne (såle-

des bl. a. ved lejelovgivningens regler gældende for erhvervslejemål udenfor havne om „fredlyste“ fire års perioder, i hvilke lejeforhøjelser ikke kan finde sted), hvilke regler ikke gælder for erhvervslejemål i havne. Ifølge standardlejekontrakten for havne kan erhvervslejereren — ligegyldigt hvor stor hans investering er — når den kontraktmæssige løbetid er udløbet, opsiges med 6 måneders varsel og vel at mærke således, at erhvervslejereren på havnen intet som helst krav har på godtgørelse for den på havnen skete investering, men, som det hedder i standardlejekontraktens sprog, skal aflevere det lejede areal fuldstændig ryddeliggjort.

Areallejerforeningen føler sig overbevist om, at der i folketingsudvalget vil være forståelse for, at når der sker den for havnenes forhold skelsættende begivenhed, at der for første gang gives en egentlig havnelov, må der nødvendigvis ske en ajourføring og justering af de helt forældede regler vedrørende stillingen for erhvervsvirksomheder, som lejer arealer i havne, hvilke også vanskeliggør hensigtsmæssig prioritering af bygningerne på havnearealer. Areallejerforeningen vil ikke anmode folketingsudvalget om i enkeltheder at foreskrive indholdet af den kommende lejekontrakt. Areallejerforeningens anmodning går ud på, at det af folketingsudvalget tilkendegives, at den kommende standardlejekontrakt affattes således, at der sikres erhvervsforetagender, der er lejere af havnearealer, en rimelig retsbeskyttelse, der principielt skal være baseret på den almindelige lejelovgivnings regler.

## 2) *Ens havnetakster (uniformitetsprincippet).*

I bemærkningerne til lovforslaget erkendes, at det af erhvervslivet gennem årene stærkt kritiserede uniformitetsprincip „har haft den virkning, at der i enkelte havne er blevet opsamlet betydelige kapitalmidler, uden at der hidtil i forbindelse med havnens drifts- eller anlægsvirksomhed har været naturlig anvendelse for de pågældende midler“.

I bemærkningerne til lovforslaget anføres vedrørende forslaget § 11:

„Ved udformningen af takstbestemmelserne i forslaget er der ikke taget stilling til spørgsmålet om bevarelse eller modificering af uniformitetsprincippet.“

Areallejerforeningen nærer bekymring for, at en sådan passus ikke vil være tilstrækkeligt grundlag for og foranledning til ophævelse eller modificering af uniformitetsprincippet, hvilken bekymring tilsyneladende deles af flere ordførere under lovforslagets første behandling i folketinget den 19. november.

I bemærkningerne til lovforslaget anføres, at det med den forestående nye bestemmelse i § 14 om adgang til udlån af en kommerciel trafikhavns driftsoverskud til anlægsvirksomhed i andre kommende trafikhavne tilsigtes at afbøde ulemperne ved bibeholdelsen af ensartede takster. Areallejerforeningen vil ikke gå imod forslaget i § 14, men mener, at dets praktiske betydning til afhjælpning af ulemperne ved ensartede takster vil være beskedent.

Areallejerforeningen er på det rene med, at der synes at herske en vis skepsis (jfr. bemærkningerne til lovforslagets § 11) med hensyn til, at det skulle være muligt at nå frem til en rimeligt virkende modifikation af uniformitetsprincippet. Areallejerforeningen mener imidlertid, at mulighederne i så henseende på ingen måde er udtømt. Det er Areallejerforeningens opfattelse, at det kan lade sig gøre på fornuftig og praktikabel måde at nå frem til et friere takstsystem. Areallejerforeningen skal tillade sig at henstille, at folketingsudvalget fremkommer med en tilkendegivelse til støtte for et tilbunds gående videre arbejde for et friere takstsystem.

Areallejerforeningen skal endelig henlede opmærksomheden på følgende forhold, der nærmest må karakteriseres som værende af redaktionel karakter:

I lovforslagets § 7, stk. 2, nævnes i parentes de erhvervsorganisationer, der skal have indstillingsret til 3 medlemmer af landshavnerådet. For så vidt angår havnelovskommissionens takstudvalg (det organ, der kommer det fremtidige landshavneråd nærmest) har det været praktiseret, at en af repræsentanterne for de i parentesens nævnte organisationer efter aftale med ministeriet for offentlige arbejder har repræsenteret også Areallejerforeningen. Denne ser gerne, at denne ordning opretholdes i landshavnerådet og for en ordens skyld bekræftes ved,

at der til de nævnte ord i parentes tilføjes:  
„således at en af erhvervsorganisationernes  
repræsentanter udpeges i samråd med Fore-  
ningen af Areallejere i Danske Provins-  
havne“.

Areallejerforeningen skal tillade sig at  
anmode om lejlighed til at uddybe ovenstå-  
ende ved møde for folketingsudvalget.

Med venlig hilsen

*Harry Fich      Kjeld Rørdam.*

### Bilag 4.

#### FORENINGEN AF DANSKE PRIVATHAVNE

Den 11. december 1975.

#### Vedr. lovforslag nr. 45, forslag til lov om trafikhavne.

Foreningen af Danske Privathavne tillader sig herved at rette henvendelse til Folketingsudvalget vedr. enkelte punkter i lovforslaget.

Det drejer sig først og fremmest om bestemmelsen i lovforslagets § 7 om Landshavnerådets sammensætning. Efter forslaget skal Foreningen af Danske Privathavne, der er nævnt sidst i opregningen i stk. 2, have 1 repræsentant, hvilket forekommer Foreningen ganske utilfredsstillende i sammenligning med den repræsentation, der foreslås for andre havne.

Lovforslagets fordeling af 15 pladser kan resumeres således: Trafikministeren udpeger 4 medlemmer. Hermed er ministeriet og statshavnene dækket. Handelsministeren + erhvervsorganisationerne udpeger 4 medlemmer, der dækker havnebrugerne, og herefter er der 7 poster igen til fordeling blandt havneejerne.

Som det fremgår af vedlagte oversigt over omsætningen på danske havne i 1973, repræsenterer Foreningen af Danske Privathavne den største godsmængde på over 40 pct. af den totale omsætning og således en større mængde end de to næststørste poster tilsammen, nemlig købstadhavnene og København Havn, der begge ligger noget under 20 pct. af den samlede omsætning.

Foreningen tillader sig at foreslå, at bestemmelsen i lovforslagets § 7 ændres således, at Landshavnerådets medlemstal forøges fra 15 til 17 medlemmer, og at opregningen i § 7, stk. 2, af de medlemmer, der ikke udnævnes af ministeren for offentlige arbejder, ændres til:

1 af handelsministeren  
3 af erhvervsorganisationerne (konkret opregning)  
3 af Foreningen af Danske Privathavne  
3 af Sammenslutningen af danske Havne  
1 af Københavns havnebestyrelse  
1 af Århus kommunalbestyrelse  
1 af Ålborg kommunalbestyrelse.

Forslaget går ud på, at Foreningen af Danske Privathavne placeres dér, hvor den efter sin betydelige omsætning hører hjemme, og får tillagt 3 repræsentanter, det samme tal, som efter forslaget tilfalder Sammenslutningen af danske Havne (købstæderne).

Foreningen må afvise, som det har været fremført fra anden side, at ejerne af privathavne opnår en art repræsentation gennem erhvervsorganisationernes 3 repræsentanter. Dette er ikke rigtigt, idet de virksomheder, der har privathavne, har nogle specialinteresser, som erhvervsvirksomhederne i øvrigt ikke har.

Vedr. repræsentationen i Landshavnerådet har Foreningen i øvrigt under lovforslagets forberedelse forstået, at der vil være adgang til at medtage bisiddere.

I lovforslagets § 11, stk. 2, findes en bestemmelse om fravigelse af de fastsatte takster for skibs- og vareafgifter. Foreningen har under lovforslagets forberedelse forstået, at § 11 fortsat tillader havne ikke at fastsætte og opkræve skibs- og vareafgifter. Foreningen har videre forstået, at man opretholder bestående rettigheder, herunder navnlig elværkshavnernes adgang til at modtage og afskibe brændsel til alle danske

kraftværker som hidtil uden afgift. En sådan tilladelse er f. eks. meddelt Isefjordværket ved skrivelse af 30. oktober 1959 fra ministeriet for offentlige arbejder.

Lovforslagets § 16, stk. 2, giver ministeren for offentlige arbejder hjemmel til, hvis ganske særlige grunde taler herfor, at tillade, at en privat trafikhavn anvendes til andre formål. Herefter siges det i stk. 2, 2. pkt., at tilladelsen kun kan gives på vilkår af en nærmere fastsat afgift til Havnefonden. Foreningen anmoder om, at ordet „kun“ slettes, således at ministeren har hjemmel til at kræve afgift, men også har hjemmel til at undlade dette, hvis det konkrete tilfælde tilsiger det. Som eksempel kan nævnes det tilfælde, at modtageren af fremmede varer selv ville kunne opnå en havnetilladelse, men accepterer at benytte en eksisterende privat havn. Det vil da være resourcebesparende at frafalde et afgiftskrav.

Foreningen forudsætter, at sidste punktum i stk. 2 skal forstås således, at der alene skal betales indtil 50 pct. af de afgifter, der indgår fra de fremmede varer, og henstiller, at ordlyden ændres til tydeliggørelse heraf.

Da Foreningen gerne yderligere vil ud-  
dybe sine synspunkter i forbindelse med  
lovforslaget, anmoder vi om, at en delega-  
tion må få foretræde for Folketingsudvalget.

Delegationen vil bestå af:

Direktør Carl Andersen

I/S Isefjordværket

Formand

Direktør E. Ammitzbøll Jensen

A/S Dansk Esso

Næstformand

Underdirektør Torben Gylling

Aalborg Portland-Cement-Fabrik A/S

Højesteretssagfører Carl Tjur

Bredgade 38, K.

Med venlig hilsen

Foreningen af  
Danske Privathavne

*Carl Andersen.*

## FORENINGEN AF DANSKE PRIVATHAVNE

Den 11. december 1975.

*Omsætningen på danske havne i 1973 (eksklusive Færøerne og Grønland).*

		pct. af total
*) Statshavnene . . . . .	3.021.000 t	5,4
Foreningen af danske Privathavne . . . . .	23.064.000 -	41,1
Sammenslutningen af danske Havne . . . . .	10.600.000 -	18,9
Københavns havn . . . . .	10.026.000 -	17,9
Århus havn . . . . .	3.269.000 -	5,8
Ålborg havn . . . . .	3.420.000 -	6,1
Andre havne . . . . .	2.711.000 -	4,8
I alt . . . . .	<u>56.111.000 t</u>	<u>100,0</u>
*) Esbjerg . . . . .	2.683.400 t	
Frederikshavn . . . . .	190.500 -	
Hirtshals . . . . .	95.900 -	
Helsingør . . . . .	51.100 -	
	<u>3.020.900 t</u>	

Kilde: Statistiske efterretninger nr. 11/1975. Egne oplysninger fra „Sammenslutningen af danske havne“ samt „Foreningen af danske Privathavne“.

### Bilag 5.

#### SAMMENSLUTNINGEN AF HAVNE- OG KØBMANDSORGANISATIONER I DANMARK

Den 29. december 1975.

#### Forslag til lov om trafikhavne.

I det af ministeren for offentlige arbejder fremsatte forslag til lov om trafikhavne er der i § 7 foreslået oprettet et landshavneråd sammensat af repræsentanter for staten, havneejere og havnebrugere, idet havnebrugernes repræsentanter i landshavnerådet foreslås udpeget af de i lovforslagets § 7, stk. 2, nævnte erhvervsorganisationer.

Ved lovforslagets behandling blev det fra forskellig side tilkendegivet, at der burde sikres de på havnen beskæftigede lønmodtagere repræsentation i landshavnerådet samt i de lokale havneråd.

Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark repræsenterer som arbejdsgiverorganisation hovedparten af de arbejdsgivere, der driver virksomhed ved de danske havne, og da det må antages, at den lønmodtagergruppe, for hvilken der ved lovforslagets behandling blev foreslået repræsentation i landshavnerådet, for hovedpartens vedkommende er beskæftiget hos arbejdsgivere under Havnesammenslutningen, skal Sammenslutningen tillade sig at anmode om, at der tilsikres Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark en repræsentation svarende til den, der eventuelt vil blive tillagt lønmodtagergruppen.

Sammenslutningen, der indenfor Dansk Arbejdsgiverforening udgør en af de største organisationer, repræsenterer hovedparten af arbejdsgivere, dvs. ladingsejere, indenfor landtransport-, handels- og serviceområdet.

I sin struktur forener Sammenslutningen to væsentlige hensyn: På den ene side en centraliseret styring af de almindelige og branchemæssige arbejdsmarkedsforhold. På den anden side en lokalt præget varetagelse af forholdene i den enkelte havn, idet der i hver større by findes en lokal arbejdsgiverforening tilknyttet Sammenslutningen.

Dette betyder, at Sammenslutningen ved repræsentation i landshavnerådet vil kunne bidrage til den nødvendige samordning af de forskellige erhvervsinteresser med tilknytning til havnene, herunder trafikhavnenes koordination med vejtransporten.

Der vedlægges skrivelser fra Dansk Stevedoreforening og Danmarks Skibsmæglerforening, hvoraf det fremgår, at disse organisationer støtter Sammenslutningens henvendelse om repræsentation i landshavnerådet.

Sammenslutningen skal tillade sig at anmode om lejlighed til at uddybe denne henvendelse ved møde for folketingsudvalget.

Med venlig hilsen

*Harald Muus.*

/ Paul Kufahl.



## Underbilag 1 til bilag 5.

## DANSK STEVEDOREFORENING

Århus, den 15. december 1975.

Som det vil være Dem bekendt, blev der den 22. oktober d. å. af ministeren for offentlige arbejder fremsat forslag til lov om trafikhavne.

Af forslaget kap. 3 § 7 fremgår det, at der oprettes et landshavneråd bestående af 15 medlemmer, hvoraf 3 medlemmer udnævnes af erhvervsorganisationerne. I parentes er anført Industrirådet, Landbrugsrådet, Danmarks Rederiforening, Grosserer-Societetet og Provinshandelskammeret.

I sin forelæggelse udtaler inisteren, at der ikke alle steder har været fuld tilfredshed med sammensætningen af landshavnerådet, men at man har måttet afveje hensynet til bred dækning af mange forskellige interesser med hensynet til at begrænse medlemstallet og dermed få et effektivt arbejdende organ. Selv om vi har en vis forståelse herfor, ville vi finde det naturligt, om de erhverv, der igennem mange, mange år har været impliceret i skibenes ekspedition — for stevedo-

ernes vedkommende primært ved at udføre det arbejde, der er forbundet med at bringe godset til eller fra skibenes lastrum — blev repræsenteret i rådet.

Dansk Stevedoreforening, som blev oprettet for mere end halvtreds år siden, har i dag medlemmer i 27 forskellige havne. Vor forening varetager således de branchemæssige interesser for stevedorerne i enhver havn af betydning, herunder såvel Københavns havn som de stats- og kommunalt-ejede havne.

Under hensyntagen til, at samtlige medlemmer af Dansk Stevedoreforening er tilknyttet Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark, og i betragtning af, at Sammenslutningen i forvejen på så mange områder varetager erhvervslivets interesser i og ved havnene, skal vi anmode Dem om at drage omsorg for, at Sammenslutningen bliver repræsenteret i det ovenfor nævnte landshavneråd.

Med venlig hilsen

p. b. v.

*M. Friis.*

Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark, Knabrostræde 30, 1210 København K.

## Underbilag 2 til bilag 5.

## DANMARKS SKIBSMÆGLERFORENING

Den 18. december 1975.

## Forslag til lov om trafikhavne.

Danmarks Skibsmæglerforening er som interesseorganisation ifølge sagens natur ikke direkte medlem af Sammenslutningen, men en lang række af vore medlemmer er via de lokale argbejdsgiverforeninger tilknyttet Sammenslutningen, hvorfor vi finder det helt naturligt at henvende os til Dem i følgende anledning.

Den 22. oktober 1975 fremsatte ministeren for offentlige arbejder i Folketinget et forslag til lov om trafikhavne, omfattende såvel stats- som kommunaltejede havne samt privathavne og Københavns havn.

Til at bistå ministeren med administrationen af denne lovs bestemmelser foreslås nedsat et landshavneråd, bestående af 15 medlemmer, hvoraf 3 pladser forudsættes tildelt erhvervslivet, repræsenteret ved følgende organisationer: Industrirådet, Landbrugsrådet, Danmarks Rederiforening, Grosserer-Societetet og Provinshandelskammeret.

Ved lovforslagets 1. behandling i Folketinget hævdede der sig røster for, at også de direkte implicerede „medarbejdere“ blev repræsenteret i rådet. Vi tillader os at fortolke ordet medarbejder i bred forstand ud fra den betragtning, at der ud over ejerforholdet er en mangfoldighed af funktioner,

som er nødvendige forudsætninger for havnenes drift og for opfyldelsen af havnenes formål. Da netop en erhvervsgruppe som skibsmæglerne står som den typiske formidler og koordinator af arbejdet i havnene, f. eks. i forbindelse med skibs- og godsekspedition, og ofte udfører dette i samarbejde med stevedorerne, ville vi anse det for både naturligt og praktisk, om vor branche på en eller anden måde blev repræsenteret i det kommende landshavneråd. Danmarks Skibsmæglerforening omfatter 172 firmaer etableret rundt om i danske havne.

Vi er helt på det rene med, at en udvidelse af landshavnerådet vil blive mødt med modstand med henvisning til faren for nedsat effektivitet i takt med udvidelsen af antallet af medlemmer. Det er derfor nødvendigt, at det enkelte rådsmedlem repræsenterer så mange brancher som muligt.

Da så mange havneinteresser i forvejen varetages af Sammenslutningen, og da som foran nævnt så mange af vore medlemmer er tilknyttet Deres organisation ad andre kanaler, skal vi tillade os at opfordre Dem til at søge Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark repræsenteret i landshavnerådet som fællesorgan for havnenes arbejdsgivere.

Med venlig hilsen

DANMARKS SKIBSMÆGLERFORENING

*J. H. Jepsen.*

Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark, Knabrostræde 30, 1210 København K.

## Bilag 6.

### PROVINSHANDELSKAMMERET

Den 23. januar 1976.

### Forslag til lov om trafikhavne.

Provinshandelskammeret skal efter en gennemgang af ovennævnte lovforslag bede Udvalget om ved sit arbejde med lovforslaget at ville have følgende bemærkninger i velvillig erindring:

#### § 3.

Ifølge § 2, stk. 2, er det lokale erhvervsliv sikret repræsentation i havnerådet i statshavne, men for så vidt angår kommunale havne åbner § 3 ikke en tilsvarende repræsentationsmulighed for erhvervslivet.

På dette punkt afhænger det af kommunalbestyrelsens afgørelse, om man vil åbne adgang for personer, der ikke er medlemmer af kommunalbestyrelsen, til at kunne indvælges i havneudvalget.

Provinshandelskammeret finder, at der bør gælde ensartede regler for alle havne, og henstiller derfor, at der i § 3 indføres en bestemmelse svarende til reglen i § 2, stk. 2.

#### § 7.

Vi skal meddele, at Provinshandelskammeret kan tiltræde den foreslåede sammensætning af det ny landshaveråd, men tilføjer, at såfremt der skulle ske ændringer under folketingets behandling af lovforslaget på dette punkt, må vi på forhånd udtale os mod, at erhvervenes hovedorganisationer får en mindre repræsentation i rådet end Sammenslutningen af danske Havne.

#### § 8-10.

Provinshandelskammeret kan tilslutte sig § 8, hvorefter en vis planlægning og centralisering skal etableres, men vi finder på den anden side, at § 9 og § 10 går betydelig ud over, hvad dette formål kræver.

§ 9 og § 10 vil efter vor opfattelse i væsentlig grad tilsidesætte det lokale selvstyre og forhindre, at de lokale forhold får en udslagsgivende rolle ved udformningen af den enkelte havns forhold, udbygning m. v.

Vi vil derfor henstille, at Udvalget enten i loven eller i bemærkningen om lovforslaget nærmere præciserer ministeriets beføjelser med hensyn til at gribe ind over for den enkelte havns forhold, planlægning etc. og søger denne beføjelse begrænset mest muligt.

#### § 11.

I bemærkningerne til lovforslaget er udførligt gengivet den gennem mange år værende debat mellem på den ene side Sammenslutningen af danske Havne og Ministeriet og på den anden side erhvervsorganisationerne repræsenteret gennem Erhvervenes Trafikudvalg vedrørende den såkaldte takstuniformering, der har været gældende gennem mange år for havnene.

Provinshandelskammeret ønsker, også med henvisning til vore bemærkninger ovenfor vedrørende § 9 og 10, at fremhæve det for os betydningsfulde i, at den enkelte havns økonomiske forhold som hovedregel alene skal afgøres ud fra havnens egne forhold, og må derfor bestemt fraråde, at man fortsætter den gældende uniformering af taksterne.

Vi skal tilføje, at da takstuniformeringen har været gældende gennem mange år, er vi klar over, at det rent praktisk ikke er muligt på en gang eller f. eks. over en ganske kort tidsperiode at afskaffe takstuniformeringen, men finder i stedet at måtte anbefale, at man f. eks. over en femårig periode

gradvis afvikler den gældende takstuniformering og i stedet overlader det efter periodens udløb til den enkelte havn selv at fastsætte sine takster helt ud fra egne økonomiske forhold, trafik på havnen etc.

#### § 14.

Af bemærkningerne til såvel § 14 som § 11 fremgår det, at bestemmelsen om pligt til under visse nærmere bestemmelser at udlåne driftsoverskud i en havn til andre havne til anlægsvirksomhed i disse er motiveret af en forventning om, at den førotalte takstuniformering vil blive bibeholdt.

Det fremgår endvidere af bemærkningerne til § 14, at disse udlån vil ske til en lavere rente end den på udlånstidspunktet almindeligt gældende rente på kapitalmarkedet.

Provinshandelskammeret er af den opfattelse, at en udlånspligt som indføjet i § 14 vil forvride konkurrenceforholdene mellem de enkelte havne, og er allerede af denne grund stærk modstander af bestemmelsen, hvortil kommer, at såfremt folketinget følger vort forslag, jfr. ovenfor om en gradvis afvikling af takstuniformeringen, vil reglen i § 14 herefter savne enhver motivering og være overflødig.

Vi ønsker endvidere at tilføje, at trafik-

havnene såvel de kommunale som de statslige havne efter vor opfattelse bør være underkastet ensartede vilkår vedrørende fremskaffelse af anlægs- og driftskapital, og dette gælder såvel rente- som afdragsvilkår, og henstiller, at dette princip bliver fastslået i Udvalgets betænkning.

#### § 16.

Provinshandelskammeret finder, at de i bestemmelsen skitserede vilkår for oprettelse af private trafikhavne er for restriktive, og henstiller, at specielt § 16, stk. 2, lempes i ikke uvæsentlig grad.

Endvidere henstiller vi, at bestemmelsen i § 16, stk. 2, om, at en tilladelse til at benytte en privat trafikhavn til andre formål end de oprindeligt påtænkte gøres betinget af en løbende afgift til havnefonden, helt udgår, idet vi ingen motivering finder for et forslag af denne karakter.

Såfremt takstuniformeringen i øvrigt afbygges som foreslået, vil bestemmelsen også automatisk være overflødig.

#### § 17.

Såfremt Udvalget kan imødekomme vore synspunkter vedrørende § 16, stk. 2, bør § 17 udgå af lovforslaget.

P. P. V.

*Mogens Aasted.*

/ B. Kremer.

**Bilag 7.****AMTSRÅDSFORENINGEN I DANMARK**

Den 5. februar 1976.

Ministeriet for offentlige arbejder har den 22. oktober 1975 i folketinget fremsat forslag til lov om trafikhavne, lovforslag nr. 45, samlingen 1975-76.

I henhold til lovforslagets kap. 3 skal der nedsættes et landshavneråd, der bl. a. er høringsberettiget med hensyn til den planlægningsvirksomhed, der skal finde sted i medfør af lovforslagets kap. 4. Denne planlægning omfatter dels en langsigtet landshavneplan, udarbejdet af ministeren for offentlige arbejder, dels treårige investeringsplaner for de enkelte trafikhavne.

Lovforslaget indeholder ikke bestemmelser om forholdet til planlægningen til landsiden, idet dog bemærkningerne til § 8 nævner hensynet til „fornøden forbindelse til landtrafikksiden (veje og jernbaner), indpasning i byudvikling og lands- og regionplanlægningsarbejdet“.

Det er efter Amtsrådsforeningens opfattelse vigtigt på dette som på andre områder at sikre en koordination mellem den statslige sektorplanlægning og den sammenfattende, amtskommunale regionplanlægning.

I den anledning skal man henstille, at der i det fremsatte lovforslag indsættes en bestemmelse om, at Amtsrådsforeningen bliver repræsenteret i det foreslåede landshavneråd. Endvidere skal man henstille, at der tilvejebringes hjemmel for høring af regionplanmyndighederne, inden der træffes endelig beslutning om landshavneplanens indhold.

Folketingets udvalg for fysisk planlægning har modtaget genpart af denne skrivelse.

*Tiedemann.*

/ Klaus Hækkerup.

### Bilag 8.

ÅRHUS HAVNEVÆSEN

Den 12. marts 1976.

#### Vedr. forslag til lov om trafikhavne (lovforslag nr. 45).

I den arbejdsgruppe under havnelovskommissionen, som har udarbejdet havnelovsforslaget, har Århus havns repræsentant på en række områder taget forbehold overfor forslaget.

Århus havn har ved sin trafikstruktur og størrelse en særstilling blandt de kommunale havne, og selv om der under forhandlingerne om havnelovsforslaget med de øvrige kommunale havne er konstateret sammenfaldende interesser om en række spørgsmål, er der visse hovedsynspunkter, som Århus havneudvalg ikke har ment at kunne fravige. Hertil kommer, at ministeriet for offentlige arbejders havnepolitik siden havnelovsforslagets udarbejdelse har forstærket havneudvalgets betæneligheder og understreget behovet for, at der ved arbejdet i folketingsudvalget sker en nærmere afklaring af visse principielle spørgsmål.

Århus havneudvalg erkender, at en vis koordinering og planlægning af havnenes udbygning er ønskelig, og vil ikke afvise, at et landshavneråd kan være et egnet forum til drøftelse af fælles havnespørgsmål. Man mener imidlertid, at der ved en revision af havnelovgivningen bør lægges flest muligt afgørelser ud til den lokale havnebestyrelse og det erhvervsliv, havnen betjener, og udvalget er derfor imod den hovedtendens i forslaget, der skærper den centrale styring i alle afgørende spørgsmål. De administrative lettelser, der hævdes at ligge i forslaget, er efter udvalgets opfattelse af mere formel end reel karakter. Bestemmelsen om udleje i § 13, der anføres som en administrativ lettelse, kan f. eks. reelt blive en begrænsning af den lokale ret til at fastsætte lejevilkår for lejemål med kortere løbetid.

En forøgelse af selvstyret for de kommunale havne vil kunne opnås ved at fastlægge en økonomisk målsætning for havnene. Lovforslaget indeholder en sådan målsætning for Københavns havn, som skal bevare en særlovgivning med ret til at få godkendt takster, der afpasses efter havnens drifts- og anlægsudgifter. I en årrække har Københavns havn kunnet selvfinansiere alle anlægsudgifter ved et skibs- og vareafgiftsniveau på ca. halvdelen af niveauet i de kommunale havne. Det er sket uden indsigelse fra de kommunale havne, men det virker urimeligt, at staten samtidig gennem subsidiering af sine havne sikrer, at de kan fastholde samme takster som de kommunale havne.

For statens trafikhavne skal ministeren fortsat drage „omsorg for de fornødne anlægs- og driftsbevillinger på finansloven“, og ministeren har bebudet en forceret udbygning af Esbjerg trafikhavn med statssubsidier af et hidtil ukendt omfang i dansk havnepolitik. Det er oplyst, at Esbjerg trafikhavn i år og næste år budgetterer med årsindtægter på 19-20 mill. kr. og årlige driftsunderskud på 5-6 mill. kr. De reelle underskud er dog væsentligt større, idet der kun beregnes 4½ pct. forrentning og 2-2½ pct. afskrivning af statens investeringer samtidig med, at visse driftsudgifter afholdes over andre statskonti. Det er videre oplyst, at der i perioden 1975-80 er planlagt statsinvesteringer i Esbjerg trafikhavn på 123 mill. kr. i 1975-priser.

De ønskede udvidelser af Esbjerg havn kan kun få trafik ved at tage den fra andre danske havne, og der savnes en dokumentation for, at det kan være en samfundsmæs-

sig fordel at give subsidier af denne størrelse til en omlægning af trafikken. Det anføres, at Esbjerg havn har en bedre beliggenhed end de østvendte havne, men en vurdering af beliggenhedsfordelene bør formentlig inkludere de reelle omkostninger ved havnedrift i Esbjerg, herunder de årlige omkostninger ved at fastholde vanddybden. Det forekommer i hvert fald urimeligt at henvise til en bedre beliggenhed, hvis havnens brugere ikke er indforstået med at betale disse større omkostninger.

Samtidig med, at ministeren ønsker statsmidler til en forceret udbygning af Esbjerg havn, ønsker ministeren gennem havnelovsforslaget en bemyndigelse til at forhindre (§ 8) eller forsinke (§ 9) investeringer i andre havne. Denne bemyndigelse kan bruges, selv om det drejer sig om investeringer, som for den enkelte havn er økonomisk og trafikalt velbegrundede.

Århus havneudvalg skal henstille, at det i en kommende havnelov eller i udvalgets betænkning pålægges statens trafikhavne at fastsætte afgifter ud fra de reelle omkostninger, således at udvidelser sker på de samme økonomiske vilkår som i de kommunale havne. Man skal endvidere henstille, at der sker en begrænsning af ministerens beføjelser efter §§ 8-9 til at tilsidesætte lokale ønsker.

Århus havneudvalg skal også tillade sig at gøre opmærksom på, at det er en udbredt opfattelse blandt mæglere, speditører og andre havnebrugere, at statsbanernes takster er væsentligt lavere end de reelle omkostninger, og at der også herigennem sker en statssubsidiering til skade for havnene.

De kommunale trafikhavne er som Københavns havn selvstændige virksomheder, hvis drift principielt skal hvile i sig selv, men for de kommunale havne får ministeren mulighed for at fastsætte takster uafhængigt af den enkelte havns ønsker og økonomi, således at opsamlende overskud efter § 14

skal kunne udlånes til andre kommunale havne, medens underskud må dækkes af kommunerne.

Århus havneudvalg er af den opfattelse, at der i en ny havnelovgivning bør sikres en ligestilling af alle offentlige trafikhavne, således at der bortset fra de særlige styrelsesbestemmelser skal gælde ens regler for alle havne. Udvalget finder derfor, at der i lovforslaget bør optages en særbestemmelse om Københavns havns styreform til afløsning af den gældende særlovgivning, og at alle øvrige bestemmelser bør gøres fælles. Disse fælles bestemmelser bør sikre de kommunale havne de samme rettigheder, som efter forslaget er tiltænkt Københavns havn; bl. a. rettigheder til at få godkendt takster efter de enkelte havnes behov.

I et differentieret takstsystem forsvinder en væsentlig del af begrundelsen for udlånsbestemmelsen i lovforslagets § 14. Århus havneudvalg er af principielle grunde imod denne bestemmelse, fordi det må være uacceptabelt for en kommunal havn at kunne blive tvunget til at udlåne til favørrente til en konkurrerende havn, og fordi bestemmelsen lægger op til et fælles takstsystem for de kommunale havne. På længere sigt vil udlånsbestemmelsen desuden kunne føre til krav om andre fælles kasser, og man må foretrække, at eventuelle overskydende midler som hidtil kan placeres hos de pågældende kommuner.

Århus havneudvalg finder det naturligt at beskytte de offentlige havne mod urimelig konkurrence fra de private havne, men er af principielle grunde imod bestemmelsen i § 17 om en havnefond. Bidragene fra de private havne bør i stedet indgå i statskassen, imod at staten betaler udgifterne ved lovens administration.

Århus havneudvalg skal endelig anmode om at måtte give en nærmere redegørelse ved et foretræde for folketingsudvalget.

## Bilag 9.

### AALBORG HAVNEUDVALG SAMMENSLUTNINGEN AF DANSKE HAVNE

Den 17. marts 1976.

### Forslag til lov om trafikhavne (lovforslag nr. 45).

I anledning af det af ministeren for offentlige arbejder den 22. oktober 1975 fremsatte forslag til lov om trafikhavne skal Aalborg havneudvalg og Sammenslutningen af danske Havne fremsætte følgende bemærkninger:

Havnene — der har deltaget i udformningen af lovudkastet i havnelovkommissionen — kan tilslutte sig hovedprincipperne i lovforslaget.

Der har mellem havnene været en detaljeret drøftelse af lovforslaget, og man mener herefter, at der inden for lovforslagets rammer er behov for en ændring og præcisering af forskellige enkeltheder, idet havnene har lagt følgende synspunkter til grund:

- at der i landshavnerådet sikres de tidligere købstadkommunale havne rimelig repræsentation i forhold til havnenes antal og forskelligartede karakter,
- at de tidligere købstadkommunale havne, der ikke modtager offentlig støtte, sikres mod ulige konkurrence fra statshavnene,
- at de offentlige havne beskyttes mod urimelig konkurrence fra private havne,
- at lovforslagets bestemmelser om udlån af havnemidler yderligere præciseres.

Man skal under henvisning hertil henstille til folketingsudvalget, at der tages hensyn til nævnte synspunkter ved eksempelvis at foretage følgende ændringer i lovforslaget:

medlem fra hver af Københavns, Århus' og Aalborg havne, medens 3 medlemmer repræsenterer Sammenslutningen af danske Havne. Statshavnene må anses for repræsenterede ved de af ministeren for offentlige arbejder udpegede 4 medlemmer.

Sammenslutningen af danske Havne dækker imidlertid 50 kommunale havne af vidt forskellig størrelsesorden og med vidt forskellige økonomiske interesser, hvorfor det efter de tidligere købstadkommunale havnes opfattelse er nødvendigt og rimeligt, at havnesammenslutningens repræsentation i rådet udvides fra 3 til mindst 5 medlemmer.

Havnesammenslutningen og Aalborg havneudvalg er bekendt med Amtsrådsforeningen i Danmarks skrivelse af 5. februar 1976 til folketingsudvalget om, at Amtsrådsforeningen gives mulighed for at vælge 1 medlem til landshavnerådet.

Man skal i den anledning bemærke, at det i givet fald burde tilkomme Kommunernes Landsforening at udpege en repræsentant for det kommunale område til landshavnerådet.

*Konkurrenceforholdene imellem kommunale havne og statshavnene.*

De tidligere købstadkommunale havne og Københavns havn er i økonomisk henseende selvstændige virksomheder, hvis økonomiske drift principielt skal hvile i sig selv. Dette indebærer, at havnene af afgiftsprovenuet skal afholde samtlige udgifter til havnenes drift, vedligeholdelse, pensionsudgifter samt anlægsudgifter. Udgifter til modernisering og havneudvidelser, der ikke

*Vedr. landshavnerådet (lovforslagets § 7).*

Af landshavnerådets 15 medlemmer er efter lovforslaget 6 medlemmer repræsentanter for de offentlige havne, nemlig 1



kan selvfinansieres, må afholdes ved lånop-tagelser efter de på det almindelige lånemarked gældende vilkår og belaster driftsregnskaberne med den reelle rente og afskrivning.

For statshavnene derimod finansieres anlægsudgifterne af statskassen, hvorefter der som driftsudgifter alene pålægges statshavnens regnskaber en forrentning på 4,5 pct. p. a. og en afskrivning på 2-2½ pct. p. a. Endvidere afholdes statshavnens pensionsudgifter af statskassen uden for havnens driftsregnskaber.

De igennem en årrække gældende uniforme skibs- og vareafgifter i de tidligere købstadkommunale havne og i statshavnene er blevet fastsat på grundlag af behovet i de 21 største tidligere købstadkommunale havne.

Denne takstfastsættelse har ført til, at en række velbeliggende havne selv efter dækning af samtlige udgifter til drifts- og anlægsformål har formået at fremvise overskud, medens andre havne år efter år udviser underskud.

Statens trafikhavne har under ét i de senere år regnskabsmæssigt udvist balance eller beskedne overskud, men kun på grund af en undervurdering af de reelle udgifter.

De tidligere købstadkommunale havne finder således, at der er tilvejebragt en uholdbar og urimelig forskel mellem statshavnene og de øvrige offentlige havne, som fører til en ugunstig offentlig prioritering af de tidligere købstadkommunale havnes udvikling.

Man skal derfor foreslå, at det i den nye havnelov pålægges statshavnene at opstille regnskaber, der omfatter samtlige driftsudgifter, herunder pensionsudgifter og samtlige kapitaludgifter på samme måde som for de tidligere købstadkommunale havne.

Man skal yderligere foreslå, at det i loven fastsættes, at der for samtlige offentlige havne efter nærmere regler, der fastsættes af ministeren for offentlige arbejder efter indstilling fra landshavnerådet, sigtes mod et takstniveau, der skaber balance mellem samtlige indtægter og udgifter på den enkelte havns regnskab.

Man finder dog ikke, at dette skal føre til en fri takstfastsættelse for den enkelte havn, idet en afstemning af takstniveauet, således at havnene ikke føres ud i en ganske ufor-

svarlig konkurrence ud fra samfundsmæssige hensyn både på landsplan og regionalt plan, må anses for fordelagtig.

Man vil derfor fortsat anbefale en takstfastsættelse, der tager hensyn til disse samfundsmæssige forhold, og foreslår derfor, at der for samtlige havne fastsættes en minimumstakst, der som hidtil kan udregnes på basis af forholdene i et mindre antal offentlige havne med større trafik.

For så vidt sådanne minimumstakster måtte føre til, at enkelte havne opnår driftsoverskud, som ikke over en årrække kan forventes at skulle anvendes i forbindelse med havnens drift eller anlægsvirksomhed, kan disse midler udlånes efter bestemmelserne i lovudkastets § 14.

*Konkurrenceforholdene imellem de kommunale havne og private trafikhavne (lovforslagets § 16).*

Indledningsvis skal det nævnes, at det er de tidligere købstadkommunale havnes opfattelse, at det må være en konsekvens af de offentlige havnes almindelige pligt til at modtage skibe og varer af enhver art, at disse havne gives et rimeligt økonomisk grundlag gennem en vis eneret til at oppebære indtægter af godsomsætningen inden for deres respektive interesseområder.

Det har klart været de kommunale havnes interesse at søge i størst muligt omfang at undgå, at den indtægtsgivende del af havneomsætningen formindskes.

Det har derfor været imod havnens principielle ønsker, at der af ministeriet for offentlige arbejder er blevet givet tilladelse til oprettelse af private havne, bl. a. til elværker og olieraffinerier.

Man har især fundet det uheldigt, at disse havne i visse tilfælde er blevet indrømmet ret til, udover at blive brugt til formål vedrørende de pågældende havneejeres egne anlæg og drift, at benytte de pågældende havne til formål, der går herudover. Den af ministeriet fulgte praksis indebærer åbenbare muligheder for, at de indtægtsgivende dele af havneomsætningen går fra de offentlige trafikhavne til de private havne.

Havnene erkender, at der undtagelsesvis kan foreligge omstændigheder, der gør det samfundsøkonomisk hensigtsmæssigt at etablere et privat havneanlæg, men blandt sådanne hensyn kan ikke anerkendes ønsket

## Bilag til bet. o. lovf. om trafikhavne.

om at undgå betaling af skibs- og vareafgifter til en offentlig havn.

På denne baggrund mener havnene, at mulighederne for etablering af private havneanlæg må gøres yderst begrænset, og at det i videst muligt omfang ved etablering af private havneanlæg søges undgået at skabe vilkår til ugunst for de offentlige havne.

Man skal derfor foreslå, at § 16 i lovforslaget, for at tilgodese de ovennævnte hensyn, udformes således:

„Stk. 1. Hvor særlige grunde taler derfor, kan ministeren for offentlige arbejder efter indhentet udtalelse fra landshavnerådet give tilladelse til en virksomheds etablering af en privat trafikhavn, hvis anvendelse vil være begrænset til formål vedrørende virksomhedens anlæg og drift. En sådan tilladelse forudsætter, at den private havn selskabsretligt etableres som et selvstændigt selskab, hvis midler skal være regnskabsmæssigt adskilt fra virksomhedsejeren midler. Der skal af virksomhedsejeren betales til havnevirksomheden de for den nærmest liggende offentlige trafikhavn gældende skibs- og vareafgifter. En sådan tilladelse kan endvidere betinges af, at havneanlæggets ejer betaler en afgift, der ikke kan overstige 50 pct. af de indgåede skibs- og vareafgifter til den i § 17 nævnte havnefond.

Stk. 2. Under ganske særlige omstændigheder kan ministeren efter indhentet udtalelse fra landshavnerådet udvide benyttelsesretten for en privat trafikhavn udover det i stk. 1 nævnte formål. Det er en forudsætning for en sådan tilladelse, at der af havneejeren af de i henhold til stk. 1 indkomne skibs- og vareafgifter vedrørende den udvidede benyttelsesret indbetales en afgift på mindst 50 pct. til den i § 17 nævnte havnefond.“

Man ønsker også, at de i ovenstående ændringsforslag foreslåede regler ligeledes kommer til anvendelse på de i lovudkastets § 4 omhandlede ved lovens ikrafttræden eksisterende private havneanlæg, hvis disse ønsker at udbygge havneanlæggets kapacitet og de til havneanlægget hørende faciliteter.

*Låneordningens bestemmelser (lovforslagets § 14 og § 21, stk. 2).*

Af § 14, stk. 1, fremgår, at en kommunal

trafikhavns driftsoverskud, såfremt dette ikke over en årrække kan forventes anvendt i forbindelse med havnenes drift eller anlægsvirksomhed, kan udlånes til anlægsvirksomhed i andre kommunale trafikhavne.

Efter lovforslagets § 14, stk. 2, fastsætter ministeren vilkårene for lånet, herunder forrentningens størrelse. Af bemærkningerne fremgår, at Nationalbankens diskonto vil kunne være et vejledende udgangspunkt for rentefastsættelsen.

Af § 21, stk. 2, fremgår det, at § 14 ikke finder anvendelse på driftsoverskud, der hidrører fra tiden før lovens ikrafttræden.

Aalborg havneudvalg og Sammenslutningen af danske Havne henstiller til folketingsudvalget, at det af bemærkningerne kommer til at fremgå, at en kommunal trafikhavns driftsoverskud — såfremt dette ikke udlånes til andre kommunale trafikhavne — efter ministerens bestemmelse kan udlånes til hjemstedskommunen, som dette hidtil har været praktiseret.

Man henstiller endvidere til folketingsudvalget, at det af bemærkningerne fremgår, at der fastsættes et vist minimum for forrentningens størrelse, f. eks. Nationalbankens til enhver tid værende diskonto.

Det bør endvidere fremgå af bemærkningerne, at lånene skal afdrages.

Endelig henstiller man til folketingsudvalget, at det af bemærkningerne til § 21 fremgår, at heller ikke renter fra de i stk. 2 nævnte driftsoverskud indgår i nye driftsoverskud til eventuel senere anvendelse til udlån, men sammen med de gamle driftsoverskud kan anvendes til udlån til hjemstedskommunen og til udvidelse af havnens arealområde ved opkøb af arealer.

Man lægger vægt på, at der i princippet gælder de samme bestemmelser om samtlige administrative og økonomiske forhold — undtagen de rent styrelsesmæssige — for alle offentlige havne.

Det synes derfor ikke helt rimeligt, at den nævnte låneordning alene begrænses til de tidligere købstadkommunale havne.

*Foretræde for folketingsudvalget.*

Aalborg havneudvalg og Sammenslutningen af danske Havne skal til slut tillade sig

at anmode om, at repræsentanter for havneudvalget og sammenslutningen må få lejlighed til — ved et foretræde for folketingsudvalget — nærmere at redegøre for de fremførte synspunkter.

*Robert Christiansen.*

*Svend Hansen.*

/ J. E. Kruhøffer.

/ O. Ingvartsen.

## Bilag 10.

ÅRHUS HAVNEVÆSEN

Den 24. marts 1976.

### Vedr.: Forslag til lov om trafikhavne (lovforslag nr. 45).

Under folketingsudvalgets besøg i Århus den 16. d. m. anmodede udvalgets formand om at få fremsendt de ændringsforslag til havnelovsforslaget, som vil gøre forslaget acceptabelt for Århus havneudvalg.

Århus havneudvalgs principielle synspunkter fremgår af skrivelsen af 12. d. m., og de vil i væsentligt omfang kunne imødekommes ved følgende ændringer af lovforslaget:

#### *Kapitel 2. Trafikhavnenes styrelse.*

Det bør i loven og i folketingsudvalgets betænkning pålægges statens trafikhavne at fastsætte takster ud fra de reelle omkostninger, og særlovgivningen for Københavns havn bør bortfalde. Man skal foreslå følgende ændringer til kapitel 2: I § 2, stk. 1, tilføjes: „Hver havn styres som en selvstændig virksomhed med takster afpasset efter havnens drifts- og anlægsudgifter“.

I § 5 indsættes reglerne vedrørende Københavns havnebestyrelse.

#### *Kapitel 4. Havneplanlægning og nyanlæg.*

Havneudvalget skal henstille, at det i loven eller i betænkningen anføres, at der skal afgørende samfundsmæssige hensyn til, for at ministeren kan afvise lokale ønsker, som for den enkelte havn er økonomisk og trafikalt forsvarlige.

Ved en koordinering af trafikhavnenes udbygning bør man bevare den store værdi, som ligger i, at den enkelte havn drives i nær kontakt med det erhvervsliv, som bruger og betaler havnens faciliteter. Herved opnås normalt også samfundsmæssigt den bedste garanti for en effektiv havnedrift og en tilbageholdenhed i investeringsønsker. Fastholdes den enkelte havns økonomiske ansvar, begrænses også konfliktmulighederne efter §§ 8 og 9.

#### *Kapitel 5. Takster.*

Det ønskes gerne fastslået, at taksterne bør kunne fastsættes ud fra den enkelte havns behov, og en bestemmelse herom foreslås optaget i § 11, stk. 2, jfr. nedenfor.

#### *Kapitel 6. Særlige bestemmelser for visse kommunale havne.*

Århus havneudvalg finder, at udlånsbestemmelsen i § 14 bør udgå, at hver havn bør sikres ret til at få fastsat takster efter havnens behov, at udlejningskontrollen bør lempes i stedet for skærpes, og at Københavns havn bør inddrages under de fælles regler.

Man skal derfor foreslå, at kapiteloverskriften ændres til „Særlige bestemmelser for Københavns havn og visse kommunale trafikhavne“, og at §§ 12-15 får følgende indhold:

§ 12. Reglerne i dette kapitel gælder for Københavns havn og trafikhavnene i de tidligere købstæder.

Stk. 2. Hver havn er en selvstændig virksomhed, der har ret til at få fastsat takster ud fra havnens drifts- og anlægsudgifter.

Stk. 3. Havnens midler må kun bruges til havneformål.

Stk. 4. Havnen styres efter et forvaltningsreglement, der skal godkendes af ministeren for offentlige arbejder. Forslag til forvaltningsreglement udarbejdes af havnebestyrelsen.

§ 13. Uden tilladelse fra ministeren for offentlige arbejder må havnen ikke optage lån eller afhænde arealer.

§ 14. Uden tilladelse fra ministeren for offentlige arbejder må havnen ikke udleje arealer på længere tid end 15 år, medmindre havnens vilkår for sådanne lejemaal på forhånd er godkendt af ministeriet.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder udfærdiger en standardlejekontrakt, som kan danne grundlag for udlejning af havnearealer på længere tid end 15 år.

Stk. 3. Havnebestyrelsen udarbejder en klassifikationsplan for havnens udlejningsarealer med tilhørende lejesatser.

§ 15 ændres ikke.

*Ad kapitel 7-8. Private trafikhavne og havnefond.*

Århus havneudvalg er imod bestemmelsen om etablering af en havnefond og skal foreslå, at „havnefonden, jfr. § 17“ i § 16, stk. 2 udgår og erstattes af „staten“, således at § 17 og dermed kapitel 8 helt udgår.

## Bilag 11.

### Ministeren for offentlige arbejders kommentarer til henvendelser til udvalget.

#### *Kommentar 1.*

Udvalget har udbedt sig mine kommentarer til en henvendelse i skrivelse af 11. december 1975 fra Foreningen af Danske Privathavne.

Henvendelsen giver anledning til følgende bemærkninger:

*Ad § 7.* Under Havnelovskommissionens arbejde med udformningen af lovforslaget fremkom en lang række ønsker om repræsentation i Landshavnerådet. Af hensyn til rådets effektivitet er medlemsantallet søgt begrænset mest muligt, dog med hensyntagen til bred dækning af de forskellige interesser.

Privathavneforeningen har nu ønsket at få 3 repræsentanter i stedet for som foreslået 1, og det må forventes, at havnesammenslutningen om kort tid rejser spørgsmålet over for udvalget om at få antallet af sine foreslåede 3 repræsentanter udvidet til 5.

Som følge af det nævnte hensyn til at begrænse antallet af medlemmer i rådet mest muligt kan jeg ikke tiltræde det af privathavneforeningen fremsatte forslag. I denne forbindelse skal jeg fremhæve, at der ved behandlingen af sager i Landshavnerådet, som rejser specielle problemer, vil være adgang til at medtage bisiddere såvel for privathavneforeningen som for andre organisationer med repræsentation i rådet.

*Ad § 16.* Den i forslagets § 16, stk. 2, anførte afgift har til formål at sikre, at den under ganske særlige omstændigheder tilladte benyttelsesadgang for en privat trafikhavn ikke skal give nogen uberettiget økonomisk fordel i forhold til ekspedition af godset i offentlig havn, jfr. i øvrigt besvarelsen af spørgsmål 3.

Jeg kan derfor ikke tiltræde privathavneforeningens forslag.

Med hensyn til formuleringen af § 16, stk. 2, skønner jeg det ikke nødvendigt at tydeliggøre denne. Afgiften betales alene af de varer, som tillades indført i medfør af § 16, stk. 2.

#### *Kommentar 2.*

Udvalget har udbedt sig mine kommentarer til en henvendelse i skrivelse af 29. december 1975 fra Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark.

Henvendelsen giver anledning til følgende bemærkninger:

*Ad § 7.* Under hensyn til, at der gennem de i § 7, stk. 2, foreslåede 3 repræsentanter for erhvervsorganisationerne (Industrirådet, Landbrugsrådet, Danmarks Rederiforening, Grosserer-Societetet og Provinshandelskammeret) må antages at være rimelig dækning for sammenslutningens interesseområde, finder jeg ikke, at sammenslutningens ønske om særskilt repræsentation bør imødekommes.

#### *Kommentar 3.*

Udvalget har udbedt sig mine kommentarer til en henvendelse i skrivelse af 26. november 1975 fra Fællesrådet for danske Tjenestemand- og Funktionærorganisationer vedrørende forslag til lov om trafikhavne.

Henvendelsen giver anledning til følgende bemærkninger:

*Ad § 7.* Med de opgaver, der er tillagt Landshavnerådet, finder jeg ikke, at Fællesrådet for danske Tjenestemand- og Funktionærorganisationer bør repræsenteres i rådet. Med hensyn til repræsentation af medarbejdere i de statslige havneråd skal jeg henvise til min besvarelse af spørgsmål 10, hvori jeg har givet tilsagn om, at havnerådene udvides med en medarbejderrepræsentant.

*Kommentar 4.*

Udvalget har udbedt sig mine kommentarer til en henvendelse i skrivelse af 3. december 1975 fra Foreningen af Areallejere i Danske Provinshavne (ad F 45 — bilag 4).

Henvendelsen giver anledning til følgende bemærkninger:

*Ad § 13, stk. 2.* I anledning af det af foreningen rejste spørgsmål om lejerbeskyttelse ifølge standardlejekontrakten agter jeg at lade Landshavnerådet foretage en gennemgang af de nugældende bestemmelser og at lade areallejerforeningen deltage i dette arbejde.

*Ad §§ 11 og 14.* Der er ikke ved udformningen af takstbestemmelserne i forslaget taget stilling til spørgsmålet om bevarelse eller modificering af takstuniformeringen, jfr. i øvrigt lovforslagets bemærkninger ad § 11.

*Ad § 7.* Den af areallejerforeningen ønskede ordning, hvorefter en af de tre erhvervsorganisationsrepræsentanter tillige skulle repræsentere areallejerforeningen, vil mest hensigtsmæssigt kunne aftales skriftligt mellem de pågældende organisationer og foreningen, hvorfor en ændring af forslaget ikke bør komme på tale.

*Kommentar 5.*

Udvalget har udbedt sig mine kommentarer til en henvendelse i skrivelse af 23. januar 1976 fra Provinshandelskammeret vedrørende forslag til lov om trafikhavne.

Henvendelsen giver anledning til følgende bemærkninger:

*Ad § 3.* Havneudvalgene i de kommunale trafikhavne er nedsat af kommunalbestyrelserne i henhold til § 19, stk. 3, i kommunestyreløven. I styrelsesvedtægten for kommunen kan det bestemmes, at personer, der ikke er medlem af kommunalbestyrelsen, kan vælges til medlem af havneudvalget, hvis de er villige dertil. Denne mulighed for repræsentation for erhvervslivet er udnyttet i en række tilfælde i havneudvalgene i de kommunale havne. Jeg har ikke tanker om at søge dette system ændret som af Provinshandelskammeret foreslået.

*Ad §§ 8-10.* Der er netop ved det fremsatte forslag sket en indskrænkning af ministeriets beføjelser over for de kommunale trafikhavne.

Jeg kan derfor ikke tilslutte mig Provinshandelskammerets bemærkninger, men kan

i øvrigt henvise til min besvarelse af spørgsmål 15 og spørgsmål 32.

*Ad §§ 11 og 14.* Der er ikke ved udformningen af takstbestemmelserne i forslaget taget stilling til spørgsmålet om ensartede eller differentierede takster, men bestemmelsen i forslagets § 14 tilsigter en vis afbødning af ulemperne ved bibeholdelsen af ensartede takster.

*Ad §§ 16 og 17.* Jeg kan ikke tilslutte mig Provinshandelskammerets forslag om en lempelse af reglerne for anlæg og benyttelsen af private trafikhavne og skal herom henvise til bemærkningerne til lovforslagets § 16.

*Kommentar 6.*

Udvalget har udbedt sig mine kommentarer til en henvendelse i skrivelse af 5. februar 1976 fra Amtsrådsforeningen i Danmark.

Henvendelsen giver anledning til følgende bemærkninger:

*Ad § 7.* For at sikre den bedst mulige koordination med landsplanlægningsvirksomheden har jeg tidligere givet tilsagn om, at en repræsentant for miljøministeriet udpeges til medlem af Landshavnerådet, jfr. besvarelsen af spørgsmål 16. Jeg er tillige af den opfattelse, at en lignende kontakt bør sikres med regionplanmyndighederne, og kan tilslutte mig forslaget om, at en repræsentant for Amtsrådsforeningen indgår i Landshavnerådet som udpeget af ministeren for offentlige arbejder.

*Ad § 8.* Med hensyn til det af Amtsrådsforeningen rejste spørgsmål om tilvejebringelse af hjemmel for høring af regionplanmyndighederne, inden der træffes endelig beslutning om Landshavneplanens indhold, skal jeg henvise til min besvarelse af spørgsmål 16, hvori det er anført, at udarbejdelsen af Landshavneplanen vil ske i samråd med planlægningsmyndighederne, jfr. lands- og regionplanlægningsloven.

*Kommentar 7.*

Udvalget har udbedt sig mine kommentarer til henvendelser i skrivelser af 12. og 24. marts 1976 fra Århus havneudvalg.

Henvendelserne giver anledning til følgende bemærkninger:

*Vedrørende havneudvalgets skrivelse af 24. marts 1976.*

*Ad kapitel 2. Trafikhavnenes styrelse og kapitel 5. Takster.*

For så vidt angår takstfastsættelsen finder jeg — som jeg tidligere har udtalt det over for udvalget — at ministeriet må stå frit med hensyn til fastlæggelsen af det fremtidige takstsystem og takstniveau. Jeg kan henvise til min besvarelse af dags dato vedrørende henvendelserne fra havnesammenslutningen og Ålborg havn samt fra Areallejerforeningen i danske provinshavne. Jeg deler fuldt og helt de synspunkter, som er fremført fra areallejerforeningens side.

Med den i lovforslaget for Københavns havn givne retsstilling sammenholdt med den for havnen i øvrigt gældende lovgivning er Københavns havn efter min opfattelse lagt rimeligt på linje med de øvrige trafikhavne i henseende til statens administrative beføjelser, og jeg kan i øvrigt herom henvise til besvarelsen af spørgsmål 11.

*Ad kapitel 4. Havneplanlægning og nyanlæg.*

Jeg kan være enig i Århus havns betragtninger om, at der skal foreligge afgørende samfundsmæssige hensyn som begrundelse for en afvisning af lokale ønsker, såfremt disse i øvrigt er økonomisk og trafikalt forsvarlige.

Det er den enkelte havn, som efter lovforslaget tager initiativ til sin udbygning, og det er ganske selvfølgelig, at der ved administrationen af loven vil blive taget vidtgående hensyn til ønsker fra det lokale erhvervsliv, som er rimeligt trafikalt og økonomisk begrundede.

Jeg har intet imod, at denne udtalelse gengives i udvalgsbetænkningen som ønsket af Århus havn.

*Ad kapitel 6. Særlige bestemmelser for visse kommunale trafikhavne.*

For så vidt angår Århus havns ændrede forslag til § 12, stk. 1 og 2, henvises til bemærkningerne ovenfor vedrørende kapitel 2 og 5.

Forslaget til § 12, stk. 3 og 4, er i alt væsentligt identisk med det forelagte lovforslag.

Forslaget til § 13 er identisk med det forelagte lovforslags § 13, stk. 1.

Forslaget til § 14 er stort set identisk med det forelagte lovforslags § 13, stk. 2 og 3, bortset fra, at lejemål med indtil 15 års løbetid helt frit kan indgås af havnen (i lovforslaget indtil 3 år). Havnesammenslutningen har under udarbejdelsen af lovforslaget tilsluttet sig den i det fremsatte lovforslag valgte udformning af bestemmelsen, som indebærer en betydelig administrativ forenkling. Jeg kan ikke tiltræde det af Århus havn fremsatte ændrede forslag.

*Ad kapitel 7-8. Særlige bestemmelser for private trafikhavne. Havnefond.*

Jeg finder ikke anledning til at ændre bestemmelserne i lovforslaget, hvorefter disse midler, som indbetales af havneejerne, anvendes specifikt til havneformål og holdes uden for statskassen.

*Vedrørende havneudvalgets skrivelse af 12. marts 1976.*

Jeg kan i øvrigt angående Århus havns henvendelse og de betragtninger, som havnen anlægger specielt i relation til Esbjerg havn, henvise til de drøftelser, som vi havde under udvalgets besøg på de nævnte havne.

Jeg må dog helt tage afstand fra Århus havns betragtning om, at jeg, samtidig med at jeg ønsker statsmidler til „forceret udbygning af Esbjerg havn“, vil forhindre eller forsinke investeringer i andre havne. Lovforslaget og dets motiver giver helt tydeligt svar på, hvad hensigten med forslaget er, og med hensyn til Århus havns frygt for gennem en landshavnerådsbehandling at få tilsidesat trafikalt og økonomisk velbegrundede ønsker fra det lokale erhvervsliv må jeg henvise til bemærkningerne foran vedrørende kapitel 4.

Århus havn har på side 1 i henvendelsen anført, at „ministeriet for offentlige arbejders havnepolitik siden havnelovsforslagets udarbejdelse har forstærket havneudvalgets betæneligheder og understreget behovet for, at der ved arbejdet i folketingsudvalget sker en nærmere afklaring af visse principielle spørgsmål“. Jeg står helt uforstående over for denne bemærkning, som der ikke er givet nogen motivering for.



*Kommentar 8.*

Udvalget har udbedt sig mine kommentarer til en henvendelse i skrivelse af 17. marts 1976 fra Ålborg havneudvalg og Sammenslutningen af danske havne.

Henvendelsen giver anledning til følgende bemærkninger:

*Ad § 7:* Der er fremkommet en lang række ønsker om repræsentation eller udvidet repræsentation i Landshavnerådet. Henvendelser er modtaget fra Fællesrådet for danske Tjenestemand- og Funktionærorganisationer, Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark, Amtsrådsforeningen i Danmark, Miljøministeriet, Foreningen af Danske Privathavne (udvidelse fra 1 til 3 medlemmer) og Sammenslutningen af danske havne (udvidelse fra 3 til 5 medlemmer).

Fra udvalget er modtaget forespørgsel om Arbejderbevægelsens Erhvervsråds eventuelle repræsentation samt om en repræsentant for DSB.

Jeg har tidligere over for udvalget givet tilslutning til forslag om, at Landshavnerådet udvides med repræsentanter for Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Amtsrådsforeningen og miljøministeriet. De øvrige ønsker finder jeg ikke af en sådan vægt, at medlemsantallet bør udvides yderligere, idet dette ville svække rådets effektivitet. Havnesammenslutningens forslag om udvidet repræsentation (fra 3 til 5 medlemmer) bør derfor ikke imødekommes, jfr. herved tillige besvarelsen af henvendelsen fra Foreningen af Danske Privathavne om udvidelse af antallet af foreningens repræsentanter fra 1 til 3.

I forbindelse med det fremsatte ønske vil jeg gerne fremhæve, at rådet efter sin natur ikke forventes at skulle træffe afgørelser efter stemmeflerhed. Rådet skal afgive udtalelser til ministeriet, hvori medlemmernes begrundede opfattelser anføres. Hertil kommer, at det for havnesammenslutningen såvel som for andre medlemmer af rådet vil være muligt i fornødent omfang at medtage bisiddere til belysning af enkelte konkrete sager.

På grundlag af de over for udvalget afgivne tilsagn om repræsentation for Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Amtsrådsforeningen og miljøministeriet bør forslaget § 7 ændres som følger:

„§ 7. Landshavnerådet består af 17 medlemmer. Til rådet knyttes et sekretariat.

Stk. 2. Formanden og 2 af rådets medlemmer udnævnes af ministeren for offentlige arbejder. Af de øvrige medlemmer udnævnes

- 1 af handelsministeren,
- 1 af miljøministeren,
- 1 af Amtsrådsforeningen i Danmark,
- 1 af Arbejderbevægelsens Erhvervsråd,
- 3 af erhvervsorganisationerne (Industrirådet, Landbrugsrådet, Danmarks Rederiforening, Grosserer-Societetet og Provins-handelskammeret),
- 3 af Sammenslutningen af danske havne,
- 1 af Københavns havnebestyrelse,
- 1 af Århus kommunalbestyrelse,
- 1 af Ålborg kommunalbestyrelse og
- 1 af Foreningen af Danske Privathavne.“

Af de medlemmer, som udnævnes af ministeren for offentlige arbejder, påregnes 1 medlem udpeget fra ministeriet for offentlige arbejder som stedfortræder for formanden og 1 medlem som repræsentant for statshavnene.

*Ad § 11:*

Det er forudsat i lovforslaget, at spørgsmålet om takstfastsættelsen fremover skal gøres til genstand for drøftelse i Landshavnerådet. Ministeriet vil her fremkomme med samtlige de oplysninger om statshavnenes økonomi, som måtte ønskes, og et pålæg i loven om særlige regnskaber for statens trafikhavne er derfor overflødig.

Af hensyn til de mangesidige problemer i forbindelse med tilrettelæggelsen af en takstpolitik for havnene finder jeg det helt uacceptabelt, at der i lovteksten fastsættes nærmere regler for takstniveauet i trafikhavnene, idet ministeriet for offentlige arbejder (og Landshavnerådet) i sin udformning af det til enhver tid gældende takstsystem og i sin fastlæggelse af takstniveauet bør stå helt frit. Jeg kan derfor fuldt og helt tilslutte mig de synspunkter, som areallejerforeningen i skrivelse af 25. marts 1976 til udvalget har gjort sig til talsmand for.

*Ad § 16:*

For så vidt angår det af ministeriet hidtil anlagte hovedsynspunkt med hensyn til

## Bilag til bet. o. lovf. om trafikhavne.

forholdet mellem offentlige og private havne og den restriktive praksis med hensyn til godkendelse af nye private havneanlæg henvises til bemærkningerne til lovforslaget. Reglerne i forslaget er udformet med hensyntagen såvel til de offentlige havnes som privathavnenes synspunkter, og jeg finder ikke anledning til at ændre den balance mellem disse synspunkter, som har fundet udtryk i bestemmelsen.

*Ad § 14 og § 20, stk. 2:*

Vilkårene for udlån efter forslaget § 14, herunder rente- og afdragsvilkårene, vil blive fastlagt efter drøftelser heraf i Landshavnerådet. Med hensyn til spørgsmålet om en ændring af bestemmelsen, således at driftsoverskud også skal kunne udlånes til vedkommende havns hjemstedskommune,

bemærkes, at ministeriet i sin hidtidige praksis har accepteret, at udlån til hjemstedskommuner i visse tilfælde kan finde sted. Forslagets bestemmelse om udlån til andre kommunale trafikhavne tilsigter, at de overskudsmidler, som er tilvejebragt ved havnebrugeres betaling af afgifter for havnenes benyttelse, kommer det samlede erhvervsliv til gode, jfr. i øvrigt besvarelsen af spørgsmål 23.

Det er min opfattelse, at der enten bør fastsættes regler om en udlånsordning til andre kommunale trafikhavne som indeholdt i forslaget, eller også bør bestemmelsen udtages af forslaget, men så kan der administrativt gives tilladelse til udlån til hjemstedskommuner, og en regel i lovteksten herom synes ikke nødvendig.