

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