

### 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 betænkeligheder 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-