

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.