

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 uniformerede 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