

*Vedrørende havneudvalgets skrivelse af 24. marts 1976.*

*Ad kapitel 2. Trafikhavnens 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 lejemaal 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 betænkkeligheder 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.