

[Arentoft.]

stering eller ensretning af trafikhavne, såvel statslige, selvejede, kommunale som private.

Som medlem af Københavns havnebestyrelse kan jeg oplyse, at havnebestyrelsen i august 1973 principielt har givet sin tilslutning til lovforslaget. Det må nok bemærkes, at i lovforslagets § 5 tages der også særligt hensyn til Københavns havn, der jo også har sin egen lov. Jeg skal i den forbindelse oplyse, at jeg først blev valgt ind i havnebestyrelsen den 1. januar 1974 som repræsentant for folketinget.

Ved gennemlæsning af lovforslaget har det slået mig, at i sin ånd kan det på mange måder minde om lovforslag nr. 40, forslag til lov om elforsyning. Der er en uhyggelig tendens til statslig styring af danske havne, og det er vi i fremskridtspartiet principielt imod. Efter vor formening bør flest mulige afgørelser lægges ud til de lokale havnebestyrelser og det erhvervsliv, som havnen betjener. Jeg er derfor på mange måder enig i udtalelsen af den 17. november d. å. fra Århus havneudvalg og den rådgivende havnekomité vedrørende lovforslaget om trafikhavne, som er tilsendt medlemmer af folketinget.

Fremskridtspartiet kan gå ind for en vis koordinering og planlægning af havnenes udbygning, og et landshavneråd som nævnt i lovforslagets § 7 kan være det rette forum. Om den foreslåede sammensætning er den rette, må vi drøfte i udvalget om offentlige arbejder. Vi vil også gerne have sikkerhed for, som det siges i bemærkningerne, at sekretariatet kan baseres på arbejdskraft i ministeriet, således at der ikke bliver tale om yderligere udgifter.

Ligeledes kan der være noget rigtigt i udarbejdelsen af en landshavneplan i lighed med vejplan 1975-90 og DSBs Plan 90. Trafikkoordinering kan vi ikke have noget imod, tværtimod. Det vil vi derfor også gerne drøfte i udvalget.

Vi er enige med Århus havn, der i sin udtalelse peger på den urimelige konkurrence mellem havnene, bl. a. på grund af DSB. Det gælder især forholdet Esbjerg-Århus, hvor Esbjerg får store statslige tilskud, bl. a. til at holde renden over Grådyb Barre i orden, samt konkurrencen mellem Esbjerg på den ene side og bl. a. Århus og

København på den anden på grund af DSBs takstpolitik på containerområdet. Netop dette vil vi også gerne se nærmere på i udvalget.

Takster og takstpolitik. Lovforslagets § 11 i forbindelse med § 14 nævner bl. a., at driftsoverskud kan udlånes til anlægsvirksomhed i andre kommunale trafikhavne. Det må også behandles nærmere i udvalget.

I øvrigt undrer det mig, at begrebet basishavn slet ikke er nævnt i lovforslaget, idet København og Århus jo er basishavne.

Havnefonden, lovforslagets § 17, vil vi også gerne drøfte nærmere, idet der også her kan blive tale om en sammenblanding af statslige og øvrige havne, måske til førstnævntes fordel, og det kan derved blive stærkt konkurrenceforvridende.

Der kan også blive tale om at drøfte frilagre, herunder Københavns Frihavn, der jo har en særlig lov, nr. 141 af 31. marts 1960. Frihavnen er jo at betragte som et stevedore- og pakhusselskab, der arbejder på Københavns havns område.

Men vor største bekymring er nok, at denne lov om trafikhavne kan være forløberen for statslig dirigering af danske havne og måske dermed forløberen for nationalisering i lighed med elforsyningsloven, som jeg har omtalt tidligere.

Jeg kan tilside mit partis vilje til at drøfte lovforslaget på en saglig måde i udvalget.

Gydemark (RV):

Det radikale venstre kan tilslutte sig en række af de overordnede hensyn, som ligger i dette lovforslag. Jeg tænker her på hensynet til landsplanlægningen, som kommer til udtryk gennem udarbejdelsen af en landshavneplan og nedsættelsen af landshavnerådet. Derimod er der nok en række ting, som for os står lidt mindre klart i lovforslagets bestemmelser og i dets bemærkninger.

Jeg vil gerne sige, at vi kan tilslutte os de betragtninger, som også ministeren selv gør gældende med hensyn til spørgsmålet om at træffe beslutninger på det mere lokale plan; jeg tænker her på bestemmelsen i lovforslagets § 2. Men jeg vil godt sige, at når forholdene, sådan som det fremgår af bemærkningerne til § 2, er sådan, at man vel rent faktisk nedsætter et havneråd med lokal indflydelse, så ville det vel nok være mere rimeligt, om man gav § 2 en anden affattelse,