

politik med hensyn til anlæg af nye trafikhavne. Bestemmelsen i den gældende lovs § 10, stk. 2, opretholdes derfor ved lovforslagets § 3, stk. 1.

Til § 4

For benyttelsen af de offentlige trafikhavne betales afgifter.

For anløb og for ud- og indskibning af gods, køretøjer og personer betales skibs- og vareafgifter.

Særlige afgifter opkræves for brug af kraner, pakhuse, pladser (pladseleje for kortvarig arealbeslaglæggelse) m.v.

For udleje af arealer til opførelse af bygninger eller af egentlige lagerpladser betales areallejeafgift.

Skibs- og vareafgifter fastsættes af trafikministeren, jf. lov om trafikhavne § 11, stk. 1. Disse afgifter udgør ca. 65 pct. af trafikhavnenes indtægter. De har med nogle særligt begrundede undtagelser været ens i provinsens trafikhavne og har altså afskåret konkurrence på dette felt.

Taksterne er udmålt med sigte på, at der gennem disse skal skaffes dækning for udgifter til drift og vedligeholdelse samt til en rimelig grad af selvfinansiering af nødvendige udvidelser og moderniseringer. Takstberegninger er foretaget på grundlag af de økonomiske vilkår i de trafikalt bedømt 22 mest betydende provinstrafikhavne.

Det er en konsekvens af de ensartede takster, at indtægten fra skibs- og vareafgifter i visse havne giver en større dækning end nødvendigt, i andre havne mindre dækning. Hvis en havn er ønsket opretholdt trods underskud, har vedkommende kommune måttet inddække underskuddet.

Som anført i de almindelige bemærkninger, skal trafikministeren efter lovforslaget ikke længere fastsætte skibs- og vareafgifter, idet investeringskontrollen ophæves, hvorfor havnene ikke kan bevare en ordening, der sikrer dem bestemte takster og en deraf følgende bestemt indtægt. Investeringskontrollen må erstattes af en i princippet fri konkurrence, først og fremmest på takstfastsættelsen.

Imidlertid er det den almindelige opfattelse, at ophævelse af en ordening med centralt fastsatte, uniforme takster næppe vil medføre væsentlige ændringer i den samlede godsomsætning og dennes fordeling på havne.

Alligevel ønsker Havnesammenslutningen i hvert fald i en overgangsperiode at bibeholde en takstkontrol. Havnesammenslutningen har foreslået indført et såkaldt »gaffeltarifsystem«.

Systemet går nærmere ud på, at ministeriet fortsat skal fastsætte skibs- og vareafgifter efter forhandling med de interesserede parter.

Den enkelte havn skal til forskel fra den gældende ordening have adgang til at opkræve en lavere eller højere takst inden for en fastsat udsvingsmargin, der er foreslået fastsat til 20 pct. i hver retning.

Ministeriet har ment at kunne gå ind for, at en sådan ordening praktiseres i en overgangsperiode på 4 år, jf. § 20, stk. 3. Derefter vil der gælde en i princippet fri adgang for den enkelte havn til at fastsætte sine takster.

Ved overgangen til en i princippet fri takstfastsættelse er det imidlertid nødvendigt at erkende den faktiske position, som den hidtil førte trafikhavnepolitik har bragt enkelte trafikhavne i. Det gælder både den hidtidige beskyttelse mod konkurrence fra private havneanlæg og mod takstmæssig konkurrence havnene imellem.

Der vil derfor kunne forekomme situationer, hvor en havn vil kunne have en sådan faktisk monopolstilling på en given omsætning, at det ville være urimeligt, om den skulle have adgang til helt frit at fastsætte skibs- og vareafgifter. Bestemmelsen i lovforslagets § 4, stk. 1, giver derfor ministeren adgang til i sådanne situationer at fastsætte maksimaltakster.

Tilsvarende vil en havn med en meget stærk økonomi kunne indføre takster, der er så lave, at der kan tales om dumpingpriser, det vil i denne forbindelse sige takster, der ikke giver sædvanlig omkostningsdækning. Bestemmelsen i lovforslagets § 4, stk. 2, giver derfor ministeren adgang til efter klage fra en anden havns bestyrelse at fastsætte minimumtakster.

Bestemmelserne er udformet således, at de ikke alene gælder skibs- og vareafgifter, men alle de afgifter, som en trafikhavn kan opkræve. Efterhånden som den service, der ydes på en trafikhavn med hensyn til losse- og lastefaciliteter, lagerplads i pakhushavn m.v., er blevet af stadig større betydning, kan det være lige så væsentligt for konkurrencen, hvilken takst der fastsættes for sådanne ydelser, som størrelsen af skibs- og vareafgifter.

Medens anvendelse af »dumpingbestemmelsen« i stk. 2 forudsætter klage fra en konkurrerende trafikhavn, kan bestemmelsen i stk. 1 anvendes uden særskilt henvendelse udefra, men bestemmelsens anvendelse vil typisk blive aktiveret med udgangspunkt i en klage fra en havnebruger.

I trafikhavnene har bestemmelser om fritagelse for betaling af skibsafgift hidtil været ens. Bestemmelsen i stk. 3 er begrundet i, at det bør være muligt at bevare denne ordening i samme omfang som hidtil.

Til § 5

Bestemmelsen svarer til § 4 i den gældende lov.