

**[Trafikministeren]**

planlægning af persontrafikken, som foretages af Hovedstadsområdets Trafikselskab, i daglig tale HT.

Samtidig vil letbanetrafikken blive omfattet af HT's takstfastsættelse, og letbaneselskaberne bliver omfattet af den fordeling af indtægter fra kort- og billetsalget, der findes i den gældende lov.

Ved lovforslaget vil helheden i det kollektive trafiksystem i hovedstadsområdet blive bevareret.

Jeg skal hermed takke for de indlæg, der har været, og er klar til at besvare alle spørgsmål i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**9) Første behandling af lovforslag nr. L 184:**

*Forslag til lov om Københavns Havn A/S og Udviklingsselskabet Københavns Havnefront A/S.*

Af trafikministeren (Ikast).  
(Fremsat 3/5 91).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Henning Gjellerød (S):**

Socialdemokratiet vil gerne rose trafikministeren for initiativet til lovforslaget.

Socialdemokratiet har selv i oktober 1987 fremsat et forslag til folketingsbeslutning om Københavns Havns fremtid. Forslaget blev som bekendt behandlet sammen med et lignende forslag fra Det Radikale Venstre. I april 1988 blev der afgivet en beretning, der resulterede i nedsættelse af et havneudvalg, der et år senere afgav betænkning.

Man kan ikke just sige, at Havneudvalget diskuterede sig frem til nogen afrikansk enighed eller konsensus, om man vil. Der står faktisk i betænkningens forord:

»Et uenigt Havneudvalg fremlægger hermed sin betænkning efter 9 måneders arbejde.«

Betænkningen blev afgivet med flere særudtalelser, og der oprulles i teksten adskillige problemer, der kræver juridisk og/eller politisk afklaring og stillingtagen.

Socialdemokratiet er enig i, at der kræves en helhedsløsning for havnens fremtid, der på én gang tager hensyn til erhvervsudviklingen, til boligpolitikken og ikke mindst til sammenhængen mellem løsningen af de trafikale problemstillinger og en nødvendig forbedring af miljøet i Københavns indre by.

Socialdemokratiet er ligeledes bevidst om, at en helhedsløsning bør indeholde en sikring af de kulturelle værdier, der rummes i havnens bygningsmasse, samt at havnefronten også i fremtiden bør indeholde rekreative værdier for befolkningen i København.

Også Socialdemokratiet har været inde på tanken om et selskab, der skulle virke som en dynamo i området og samtidig forhindre, at værdistigninger bliver genstand for spekulation. Vi går fuldt ud ind for, at værdistigninger, der kommer i kraft af den fornyede og af det offentlige stimulerede aktivitet, samles op og geninvesteres i områdets udvikling.

Det er kendt fra mange byer rundt i Europa, at hvis byområder i stagnation eller forfald saneres efter en plan med format og stil arkitektonisk, kunstnerisk og funktionelt, så stimulerer det området til videre udvikling og vækst. Ikke nok med det: Tendensen breder sig som ringe i vandet til nabokvarterer. Lad os bare i flæng nævne gennembruddene af boulevarderne i Paris i forrige århundrede, og fra de seneste årtier er der talrige eksempler at hente i Berlin, Paris, London og mange andre byer.

Men også herhjemme kan der gives eksempler. Tænk bare på områderne omkring Musikhuset i Århus og omkring Brandts Klædefabrik i Odense. Heldigvis findes der også eksempler på frugtbart samarbejde mellem den offentlige planlægning og private investorer i København, bl.a. Baron Boltens Gård, der indvies i dag. Det gode resultat opnås, når den fysiske, økonomiske og kulturelle planlægning går op i en højere enhed.

[Henning Gjøllerod]

Socialdemokratiet kan se nogle problemer i det fremsatte forslag. Der er først og fremmest spørgsmålet om, hvorvidt det er i strid med grundloven sådan uden videre at nedlægge den selvejende institution Københavns Havnevesen. Det må naturligvis afklares.

Der er også spørgsmålet, om det påtænkte selskab, Københavns Havn A/S, vil være i stand til at konkurrere og udvikle sig som en erhvervshavn, der fortsat sammen med Århus Havn skal være basishavn. Det må vi have belyst. Muligheden for, at Københavns Havn kan udnytte sin beliggenhed ved indgangsporten til Østersøområdet, må ikke forpasses netop nu, hvor denne region står over for en forhåbentlig ekspansiv udvikling.

Hvor stor skal den aktiekapital, staten skal indskyde, være? Havnens investeringsbehov er efter regeringens skøn opgjort til rundt regnet 1,5 mia. kr. over 15 år. Hvordan sikres det, at Udviklingsselskabet kan og vil præstere tilstrækkelig kapital til finansiering af modernisering og omlægning af driften i Københavns Havn?

Bestyrelsessammensætningen vil vi gerne overveje.

Københavns og dens havns fremtidige udvikling ligger os meget på sinde i Socialdemokratiet. Det handler jo om arbejdspladser og skatteydere til byen København.

Vi deltager meget gerne i et konstruktivt udvalgsarbejde om disse vidtrækkende spørgsmål, men vi gør os ingen forhåbninger om, at det kan gøres færdigt inden månedens udgang – slet ikke i den lovtrængsel, der er for tiden.

**Eva Møller (KF):**

Også dette lovforslag om Københavns Havn A/S og Udviklingsselskabet Københavns Havnefront A/S kan Det Konservative Folkeparti tilslutte sig. Det er en kendt sag, at Københavns Havn i årevis har haft problemer. Det var også baggrunden for, at Miljø- og Planlægningsudvalget i 1988 bad miljøministeren om at nedlægge et udvalg – det såkaldte Havneudvalg – der skulle se på Københavns Havns fremtid. Udvalgets betænkning fra 1989 er fulgt op af Københavns Borgerrepræsentation i kommuneplanen, og nu følges det op af trafikministeren og forhåbentlig senere af Folketinget.

Det er af meget stor betydning for København som kultur-, turist- og handelsby at have

en god, velfungerende og spændende havn. Jeg tror endog, at havnen handelsmæssigt i den nære fremtid vil få endnu større betydning, end den har haft hidtil, idet vi formodentlig i de kommende år vil opleve en opblomstring af Københavns Havn på samhandel med Østlandene, som nu skal frigøre sig fra planøkonomien og til at arbejde markedsøkonomisk.

Men det er også således, at Københavns Havn som basishavn har umådelig stor international betydning, og dette at være basishavn er noget, der kun kan opretholdes, dersom havnen har et vist serviceniveau og et vist prisniveau og naturligvis også en passende stor godsmængde. Alle de ting kan vi sikre ved at udbygge havnen, så den fremtidssikres.

Men vi ved også, at moderne skibstransport kræver andre faciliteter end middelalderens, og derfor er havnens virksomhed nu forskudt, således at den egentlige havnevirksomhed er koncentreret i Nordhavnsområdet og i Prøvestenen, mens arealerne midt inde i byen i det beskyttede område mellem Sjælland og Amager er af mindre betydning. Området er der stadig, og dér skal der fortsat være mulighed for anløb af passager- og krydstogtskibe, idet det er af meget stor betydning for byens kultur- og turistliv. Der ligger tillige i dette område i den indre by en række arealer, som nu ikke længere kan bruges til deres oprindelige havnemæssige formål, men som, hvis vi skaber en klog, fornuftig og spændende udvikling, kan bruges til andre formål.

Mange – også blandt Tingets medlemmer, tror jeg – har formodentlig ved rejser i udlandet set smukke, attraktive udnyttelser af tidligere havnearealer, og det kan vi naturligvis også skabe i København, hvis vi ønsker det, satser på det og arbejder for det.

Der lægges i lovforslaget op til at sikre ikke blot Københavns Havns værdi som egentlig handelshavn gennem oprettelse af et aktieselskab ved navn Københavns Havn A/S, som skal stå for den del af driften, som har med selve havnevirksomheden at gøre, men også den kulturelle værdi og omdannelsen af havneområderne til et andet aktieselskab: Udviklingsselskabet Københavns Havnefront A/S.

Det Konservative Folkeparti finder, at den foreslåede struktur er god, rigtig og egnet til at løse opgaverne, hvorfor vi også tilslutter os forslaget, således som det foreligger.

[Eva Møller]

Det er imidlertid for alle, der har læst lovforslaget, helt klart, at der i forslaget er en lang række bemyndigelser til forskellige ministre, ligesom der er en lang række områder, om hvilke der blot står, at det skal afklares ved forhandling mellem de berørte ministre. Med den nuværende regering, som jeg tror på får et langt liv – og det er jeg tilfreds med og glad for – er det naturligvis ikke vanskeligt for Det Konservative Folkeparti at give disse bemyndigelser, men af hensyn til respekten for Folketinget vil vi under udvalgsbehandlingen i Miljøudvalget lægge vægt på, at vi får afklaret, efter hvilke retningslinjer ministrene vil administrere disse bemyndigelser, og høre, hvilke tanker man gør sig om de forhandlinger, der skal ske ministrene imellem.

Ligeledes ønsker vi en nærmere belysning af den økonomiske side af forslaget. Er det helt sikkert, at man med den opdeling af den nuværende Københavns Havn i to selskaber har sikret, at begge selskaber kommer til at fungere og kommer til at virke? Er der penge nok til det? Kommer vi ikke til at stå i den situation, at det ene selskab blomstrer, mens det andet fører en hensygnende tilværelse?

Disse forhold ønsker vi belyst under udvalgsarbejdet, men hovedprincipperne, intentionerne og ønskerne hilser vi med tilfredshed og vil derfor også gå positivt ind i udvalgsarbejdet.

**Bodil Thrane (V):**

Også lovforslag nr. L 184 skal ses i sammenhæng med de fremtidige planer om Øresundsforbindelsen og dermed som et yderligere redskab til at fremme udviklingen i hele Københavnsområdet.

Meningen med lovforslaget er at få mere gang i de områder af Københavns Havn, der ligger lidt stille hen, og som et redskab hertil vil man lave en overordnet plan for hele området, der skal realiseres gennem en ny økonomisk konstruktion, nemlig to nye aktieselskaber, for det første havneselskabet Københavns Havn A/S, som skal stille havneanlæg og havneservice til rådighed, og for det andet Udviklingselskabet Københavns Havnefront A/S, der skal finde ud af at få mest mulig aktivitet i de havneområder, der ikke længere bruges til decideret havnedrift.

I disse modeller ligger der efter regeringens opfattelse nogle muligheder for nye kapitaltilførsler og dermed en mere kommerciel forretningsgang, der skal sikre ny vækst, ikke mindst for erhvervslivet. Disse tanker og nu også realiteter, som lovforslag nr. L 184 vidner om, er spændende og meget interessante, da det er oplagt, at vi skal befordre de mekanismer, der giver mulighed for den bedst mulige udvikling, også set i lyset af vores store ledighed.

Derfor vil jeg gerne understrege, at vi politisk meget nøje skal vurdere og undersøge, om konstruktionen lige nøjagtig skal se ud, som lovforslaget peger på, herunder om det er hensigtsmæssigt at have den foreslåede adskillelse af aktiviteterne, som to ministeriers medvirken vil betyde både planlægningsmæssigt og kommercielt.

Jeg synes også, det skal nævnes her, at Københavns Havnevæsen bør høres i den kommende tids forhandlinger, da man jo her har stor erfaring med havnedrift i form af bl.a. salg, leje, anløb og planlægning i det hele taget. Netop den viden og indsigt, der er oparbejdet, har medført, at Københavns Havn kører med et flot overskud. Det synes jeg den skal roses for, men det bør også give os anledning til at kigge nærmere på dens drift.

I den forbindelse vil jeg lige nævne her, at jeg er opmærksom på, at spørgsmålet om statens ekspropriation af havnen er omdiskuteret ud fra det grundlovmæssige princip. Det skal jeg ikke tage stilling til, idet Justitsministeriet i to omgange har bedømt det spørgsmål, og det vil jeg tage til efterretning, men jeg ønsker at understrege, at vi i Venstre meget gerne medvirker til at finde den metode, der medfører den største smidighed og manøvreduktighed for hele havneområdet, så vi får den vækst og fremgang i København, der er nødvendig for at fastholde og fremme den status, vi ønsker for Danmarks hovedstad.

Vi vil også meget gerne slå fast, at vi ønsker de bedst mulige vilkår for erhvervslivet, der i fremtiden skal være endnu mere internationalt orienteret, og derfor må vi politisk sætte rammerne således, at adgangen til de bedste kvaliteter i bredeste forstand skal være en selvfølge.

Regeringens hensigt med dette lovforslag er at modernisere og effektivisere. Derfor skal det understreges, at de kommende nye selskaber, hvordan de nu måtte komme til at se ud, skal

**[Bodil Thrane]**

underlægges de samme skattemæssige vilkår som andre selskaber.

Med disse ord vil jeg på Venstres vegne anbefale lovforslaget.

**Gade (SF):**

I SF er vi positive over for at komme i gang med en mere omfattende udbygning og udnyttelse af havnearealerne. Vi er også tilhængere af, at en model for, hvordan det kan gøres, kan være at oprette to selskaber. Vi har også tidligere været meget aktive for at komme i gang med arbejdet med at opnå en bedre udnyttelse af Københavns Havn.

Forslaget overlader til forhandling mellem Trafikministeriet og Miljøministeriet at fastlægge de økonomiske spilleregler mellem de to selskaber, herunder at sikre, at Københavns Havn kan opretholdes som basishavn og dermed som en stor arbejdsplads.

Vi mener ikke, det er tilfredsstillende, at det område ikke er beskrevet i forslaget, og derfor vil vi under udvalgsarbejdet skaffe bedre oplysninger og få bedre mulighed for at vurdere disse forhold, således at den beslutning, der bliver truffet, og den opdeling, der bliver lavet, også skaber sikkerhed for, at Københavns Havn kan fortsætte og opretholdes som basishavn. Det er så meget desto vigtigere, som vi har to selvstændige selskaber.

Vi har ikke gjort vores stilling endeligt op med hensyn til mulighederne for at sælge dele af havnen eller udviklingsselskabet, men umiddelbart kan vi ikke se nogen grunde til, hvorfor man skulle sælge. I lovforslaget er der åbnet for den mulighed, dog med anvisning af, at et eventuelt salg skal i Finansudvalget til endelig godkendelse. Men vi ser altså, som det foreligger, i hvert fald ingen grund til at gøre det.

Forslaget opererer for lidt, synes vi – nærmest slet ikke – med de perspektiver, der kunne ligge for udviklingsselskabet. Hvad vil regeringen med det? Hvilken havnefront forestiller man sig? Den overordnede strategi, der skal ligge for havneområdernes anvendelse, er ikke beskrevet, og jeg synes, det ville være spændende, om vi under udvalgsarbejdet kunne få større klarhed over balancen mellem erhverv, kulturinstitutioner, offentlig adgang osv., for meningen er selvfølgelig – og det ved jeg også godt, for jeg kender forhistorien – at det skal være et kvalitativt løft for København både ar-

kitektonisk og for de mennesker, der bor og færdes i København, men netop derfor synes jeg, at de mål også skal ind i den endelige beslutning, sådan at der er fastlagt nogle kriterier for udviklingsselskabet.

Regeringen har ved at fremsætte dette forslag og ved det tidligere forslag om Ørestaden, synes jeg nok, vist en lidt usikker hånd med satsningen for København; det gælder dog ikke i så høj grad dette forslag. I Ørestaden, som vi har diskuteret, var det først og fremmest lyrikken om København, der var det fremherskende, medens det mere konkrete manglede. Vi er meget interesseret i SF i at gå ind i en drøftelse af, hvordan vi kan satse mere på København som Danmarks hovedstad, og under udvalgsarbejdet vil vi bruge både dette forslag og Ørestadsforslaget som udgangspunkt for en lidt grundigere drøftelse af, hvordan vi egentlig får foretaget en sådan satsning på en bedre hovedstad både med hensyn til at tiltrække arbejdspladser, som kulturcentrum og som et sted, der også kan indgå i en mere regional sammenhæng omkring Østersøen med den placering, Danmark har dér.

**Ernst B. Schmidt (FP):**

Lad mig indlede med at sige, at Fremskridtspartiet ser med megen skepsis på det foreliggende forslag. Det gør vi af flere forskellige grunde, som jeg ikke skal forlænge debatten meget med at gennemgå, men vi har modtaget forskellige henvendelser bl.a. fra Københavns Havnevæsens samarbejdsudvalg og medarbejderrepræsentanterne, Københavns Havnevæsen og Foreningen af Areallagre i Danske Havne, og hvis man tager det for pålydende, hvad der står dér, er der ikke er meget forbedring i dette forslag.

Allerførst er der problemet med hensyn til grundlovens § 73 om ejendomsretten. I en af henvendelserne taler man om nationalisering, og man påpeger også, at Rederiforeningen og Det Danske Handelskammer som havnens kunder allerede råber vagt i gevær. Der er også omtale af, at selve prisen for at benytte den kan stige ganske væsentligt.

Alt det gør, at vi i Fremskridtspartiet ikke vil stå her og sige, at det er et godt forslag, men jeg kan sige, at vi vil gøre et godt stykke arbejde fra Fremskridtspartiets side for at få hele problematikken endevendt, og lad mig så komme med

[Ernst B. Schmidt]

en søforklaring og sige: Jeg kan ikke sige, hvor Fremskridtspartiet vil havne i denne sag.

**Arne Melchior (CD):**

I ret mange år har jeg været med til i dette hus' Udvalg for Forretningsordenen at fastsætte som regel den 15. februar som fristdato for fremsættelse af nye lovforslag, naturligvis med undtagelse af hastesager, som måtte dukke op efter denne dato. Jeg tror nok, at jeg i fremtiden i udvalget vil råde til, at vi lader være med det.

I dag har vi altså her en byge af lovforslag af så kompleks og så omfattende karakter og i det foreliggende tilfælde også med en række vanskelige juridiske aspekter, at jeg ikke vil bebrejde nogen, at man fremsætter dem, men at man bliver ved med at forvente og håbe og presse på for at få dem vedtaget på ultrakort tid, finder jeg aldeles urimeligt. Regeringen kan ikke bare sådan disponere over medlemmernes juni engang i maj, for vi er faktisk en del mennesker, der har politisk arbejde og politiske forpligtelser juni måned igennem de fleste af dagene, og det gælder masser af dette Folketings medlemmer. Udvalgene er på rejse, og der er gruppe-møder, og der er politiske møder i kredsene og i amterne. Man kan ikke byde Folketinget et sådant hastværk. Så jeg håber, regeringen vil forstå, at også denne vigtige og i sine intentioner og i dele af sin udformning gode lovgivning ikke vil kunne gennemføres i denne samling eller i denne sommer, som jo er en del af samlingen, og at vi venter en ny første behandling i oktober måned. Jeg vil gerne tilsige CD's positive medvirken. Hovedsigtet for os vil være, at Københavns Havn bevares som basishavn. Andre ordførere har talt om den store beskæftigelses-mæssige virkning heraf – Københavns Havn er en stor arbejdsplads – men der er jo også andre nødvendige virkninger af at bevare København som basishavn, nemlig de prismæssige fordele, de trafikale og prestigemæssige fordele, der ligger heri.

Må jeg om det økonomisk-juridiske sige følgende: Jeg blev noget paf, da jeg i § 5, stk. 3, læste, at bidragets størrelse – altså det bidrag, som skal ydes til Københavns Havn for de arealer, de skal afstå, som de skal bruge til deres kommende investeringer – som andetsteds i forslaget bemærkninger er oplyst at være i størrelsesordenen 1,5 mia. kr., fastsættes ved forhandling mellem trafikministeren og miljøministeren.

Så siger man: Det var knageme mærkeligt, skal havnen slet ikke med til en sådan forhandling? Nej, det er kun trafikministeren og miljøministeren, det ligner jo ekspropriation. Nå, men så kigger man selvfølgelig hen under bemærkningerne til § 5, stk. 3, men dér bliver man ikke klogere. Vi må se, hvad der kan blive til dem, det bestemmer vi selv. Og hvem garanterer trafikministeren, at udviklingsselskabet vil give overskud? Og hvis det ikke giver overskud, er det så staten, der garanterer de 1,5 mia. kr.?

Jeg kunne godt tænke mig, at der blev udstedt et gælds-brev eller et antal pantebrev på disse ca. 1,5 mia. kr. til en lav rente og det så afdrages over f.eks. 15 år, som bemærkningerne meddeler er den tidshorisont, som det oplyste beløb vil være nødvendigt for. Der skal være penge til København Havns videre udvikling.

En af de andre ting, der har undret mig undervejs, er, at der i bemærkningerne under nr. 4 står:

»En del af indtægtsnedgangen vil formentlig kunne kompenseres, såfremt der foretages justering af udlejningstakster og af vareafgifter til markedspriser.«

Så siger man til sig selv: Driver de den så dårligt, at de ikke får de vareafgifter og de udlejningspriser, som markedet tillader? Jeg har ellers hørt, at Københavns Havn ikke bare giver overskud, men også er under meget agtværdig og dygtig ledelse. Der er ikke nærmere redegjort for, hvorfra forslagsstilleren har det, at de skulle være så dårligt kørende derude, at de ikke tager de priser, de bør tage, og som de kan få. Så at der skulle være noget at hente dér, vil jeg da gerne have nærmere oplyst. Men der er masser af ting, vi skal have oplyst. Lad os tale om det i løbet af efteråret og juletiden, og så bliver vi forhåbentlig færdige til påske med en fornuftig løsning på de ting, der her er lagt op til.

**Lone Dybkjær (RV):**

Jeg skal på Det Radikale Venstres vegne – måske af letforståelige grunde – give en hovedtilslutning til den lovskitse, der foreligger her. Vi vil gerne diskutere finansieringen, fordi bemærkningerne jo under en eller anden form, selv om de er formuleret, som de er, godt kan gå hen at blive retningsgivende.

Men vi synes, det er vigtigt, at vi nu får delt aktiviteterne, sådan at det bliver muligt for Københavns Havn at komme videre, og at vi får

[Lone Dybkjær]

mulighed for at etablere et udviklingselskab. Det er jo i overensstemmelse med, så vidt jeg har kunnet høre, hvad de andre ordførere har sagt, et oprindelig radikalt forslag og vor tankegang.

I modsætning til de tidligere forslag, vi har diskuteret, synes jeg, at dette forslag haster, fordi vi jo i øjeblikket er i den situation, at Københavns Havn stort set ingen investeringer kan foretage, under hensyn til at havnens skæbne er uvis.

Medens jeg mener, at Ørestaden såmænd godt kan stå sig ved at vente, synes jeg, vi skal arbejde med henblik på at få dette her færdigt så hurtigt som muligt. Dette indebærer ikke nødvendigvis, at vi kan få det færdigt i løbet af en uge, men at vi i hvert fald skal prøve på at speede op her.

Mit forslag til udvalgsarbejdet er selvfølgelig: Lad være med at bruge tid på Øresundsforbindelsen, men lad den hvile et godt stykke tid, og lad være med at bruge tid på Ørestaden, men lad også den hvile et stykke tid, idet vi arbejder roligt og stilfærdigt med det, og lad os så koncentrere os lidt om denne sag med henblik på at nå frem til et fælles resultat på dette felt.

#### Glønborg (KRF):

Havnen er en så væsentlig del af Danmarks hovedstad, at den endda indgår som halvdelen af navnet. Det er jo ikke tilfældigt, at det hedder København. Jeg synes, det er dejligt at konstatere, at vi har en havn, en havn, der virker, og en havn, der prøver at følge med tiden og de krav, der stilles. Der er jo sket meget, siden hin berømmelige biskop anlagde sin havn lige omkring den ø, vi befinder os på nu, og så til nu.

Fra Kristeligt Folkepartis side vil jeg gerne bekendtgøre, at tanken i det foreliggende forslag finder vi er rigtig. Der er jo lykkeligvis sket det, at havnen efterhånden er krøbet længere og længere derud, hvor skibene godt kan lide at blive betjent, og så går vi og har det lidt stille og fredeligt herinde i de midterste afdelinger. Man kan da udmærket godt forstå den aktive virksomhed og så blot med glæde konstatere, at man heldigvis har arealer og plads nok og koncentrerer sig om driften af de anlæg, der er i funktion, det, der er hovedsagen for havnen.

Derfor tror jeg, det er rigtigt, at vi prøver at lave en opsplnitning, sådan at vi sætter ét selskab til at drive denne vigtige erhvervshavn – og jeg

er helt enig med hr. Arne Melchior i, at det er næsten livsnødvendigt for dansk erhvervsliv, at vi bevarer Københavns Havn som en basishavn – og at vi så får et udviklingselskab, som virkelig kommer til at rumme nogle mennesker, som interesserer sig for den side af sagen: at administrere nogle virkelig værdifulde arealer.

Det var miljøminister Chr. Christensen, som kaldte Københavns Havn for et nationalt klenodie, og det er jeg faktisk enig med ham i at den er, og derfor fortjener arealerne her også virkelig at blive genstand for omsorgsfuld pleje og forvaltning. Så langt så godt.

Dernæst vil jeg gerne erklære mig 100 pct. enig med hr. Arne Melchior. Vi har været lidt uenige om nogle sager i dagens løb, men sådan er det jo. Vi er også af og til enige, og det er vi her.

Jeg vil også gerne pege meget kraftigt på § 5, stk. 3, og sige, at det kan regeringen ikke være bekendt. Regeringen kan ikke være bekendt at fremsætte et lovforslag, om hvilket juridiske eksperter siger, at det er brud på grundloven. Jeg ved da godt, at regeringen har nogle andre juridiske eksperter, som siger noget andet, og så kan vi få megen tid til at gå med at strides om det ene eller andet. Derfor er vi simpelt hen nødt til at have en løsning på det problem, og jeg tror faktisk, at nøglen til det ligger i noget af det, hr. Arne Melchior pegede på: Vi skal sikre, at erhvervshavnen får penge fra forvaltningen af arealerne, altså fra Udviklingselskabet. Og det skal ikke være noget løst sagligt med, hvad miljøministeren nu synes der kan blive tilovers, når vi har fået lavet de pæne grønne områder og andre kønne ting, som man også gerne vil bruge pengene fra Udviklingselskabet til. Her er vi altså nødt til at have sat en ordentlig og præcis og fast værdi på, som skal tilflyde selve Københavns Havn. Og jeg tror på, at det kan lade sig gøre.

Hr. Arne Melchior nævnte et eller andet med en fiksering af beløbet, måske pantebreve eller noget andet. Jeg skal ikke gøre mig klog på, hvilken metode der er den rigtige, men jeg mener, det er absolut nødvendigt, at vi får den metode beskrevet, og at vi får den ændring i lovforslaget. Så tror jeg, det kan blive til det rigtige for Københavns Havn, for københavnernes og for alle os andre, der opholder os her en del af tiden, og for alle de mange turister, som vi jo også skal have til at komme her.

**Trafikministeren (Ikast):**

Jeg vil gerne takke for den stort set positive modtagelse, grundholdning og støtte, som forslaget har fået fra de ordførere, der har udtalt sig her i dag ved førstebehandlingen.

Selv om emnet ikke er nyt i den offentlige debat, har lovforslaget kun været på bordet nogle få dage. Jeg har derfor fuld forståelse for, at flere ordførere har måttet tage forbehold over for en række elementer i forslaget. Jeg har nøje noteret mig disse forhold og vil lade dem indgå i det videre arbejde.

Vi står nu over for et intensivt udvalgsarbejde, hvor der bliver god lejlighed til i detaljer at gå ind i de enkelte elementer i lovforslaget. Jeg vil derfor i dag alene kort ridse følgende hovedsigte med lovforslaget op:

Regeringen ønsker med oprettelsen af de to selskaber, Havneselskabet og Udviklingselskabet, at opnå to hovedformål.

For det første ønsker vi at sikre fremtiden for havneaktiviteterne. Det er vigtigt af hensyn til erhvervslivet og til arbejdspladserne i København. Der må således tages højde for, at havnedriften fortsat kan opretholdes, ligesom der skal sikres tilførsel af tilstrækkelige midler fra Udviklingselskabet til den fremtidige havnedrift og den fremtidige havneinvestering.

For det andet vil der blive lagt rammer for omdannelsen af de arealer, der ikke længere skal anvendes til havnedrift, så deres anvendelse kan blive til bedst mulig gavn for byen.

Lovforslaget kan opfattes som et rammeforslag, som skal udmøntes under de kommende måneders forhandlinger, såvel ved Tingets behandling som ved den efterfølgende dannelse af de to selskaber.

Lad mig slutte, som jeg begyndte, med at gøre opmærksom på, at regeringens hensigt med dagens tre lovforslag skal ses som et ønske om, at Københavnsområdet bliver et dynamisk vækstcenter.

Til det direkte spørgsmål fra hr. Arne Melchior og hr. Glønborg om det grundlovsmedholdelige har regeringen, inden dette lovforslag blev fremsat, stillet spørgsmål til Justitsministeriet vedrørende det grundlovs-mæssige ved dette lovforslag og har fået et responsum. Det skal blive tilsendt udvalget, nøjagtig ligesom det blev gjort, sidste gang lovforslaget blev behandlet.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

*Meddelelser fra formanden:*

**Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

*Markedsudvalget (8/5 91):*

Udtræder: Bodil Meldgaard (CD)

Nyt medl.: Duetoft (CD)

*Sundhedsudvalget (8/5 91):*

Udtræder: Lone Møller (S)

Nyt medl.: Erling Christensen (S)

Udtræder: Poul Nødgaard (FP)

Ny stedf.: Kirsten Jacobsen (FP)

*Udenrigsudvalget (8/5 91):*

Udtræder: Hans Hækkerup (S)

Nyt medl.: Rosing (S).

*Skatteudvalget (8/5 91):*

Udtræder: Rønholt (KF)

Ny stedf.: John Vinther (KF)

*Miljø- og Planlægningsudvalget (8/5 91):*

Udtræder: Henning Nielsen (S)

Nyt medl.: Rosing (S)

Udtræder: Henning Gjellerod (S)

Nyt medl.: Hans Hækkerup (S)

Udtræder: Baadsgaard (S)

Ny stedf.: Jacob Lindenskov (S)

Udtræder: Mejdahl (V)

Ny stedf.: Mariann Fischer Boel (V)

Medlem af Folketinget *Erhard Jakobsen* (CD) har meddelt mig, at han på grund af delta-

**[Anden næstformand]**

gelse i møder i Europa-Parlamentet ikke vil kunne give møde i Tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov, jf. Folketingets forretningsordens § 42, stk. 3, litra c, fra og med den 14. maj 1991 samt om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Fra medlem af Folketinget *Duetoft* (CD), der har orlov, har jeg modtaget meddelelse om, at han fra og med den 14. maj atter kan give møde i Tinget. Stedfortræderens, *Bodil Melgaard Haakonsen* (CD), hverv som midlertidigt medlem af Folketinget ophører herefter fra nævnte dato at regne.

Socialministeren (Else Winther Andersen) har meddelt mig, at hun ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om social bistand. (Kontanthjælp til hjemmeboende unge under 23 år).*

(Lovforslag nr. L 190).

Skatteministeren (Fogh Rasmussen) har meddelt mig, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om ophævelse af lov om afgift af parfumer, toiletmidler m.v. samt om ændring af lov om afgift af mineralvand m.v. og af lov om afgift af øl.*

(Lovforslag nr. L 191).

Undervisnings- og forskningsministeren (Bertel Haarder) har meddelt mig, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om friskoler og private grundskoler m.v.*

(Lovforslag nr. L 192).

*Forslag til lov om ændring af lov om Arbejdsgivernes Elevrefusion og lov om erhvervsuddannelser. (Ændring af bidrag, refusionsordning, arbejdsgiverkreds, mobilitetsfremmende ydelser m.v.).*

(Lovforslag nr. L 193).

*Forslag til lov om fastsættelse af regler om visse hverv m.v. ved erhvervsskolerne.*

(Lovforslag nr. L 194).

*Forslag til lov om ændring af lov om Statens Uddannelsesstøtte.*

(Lovforslag nr. L 195).

**Skriftlig fremsættelse af forslag:**

**Socialministeren** (Else Winther Andersen):

Jeg tillader mig herved for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om social bistand. (Kontanthjælp til hjemmeboende unge under 23 år).*

(Lovforslag nr. L 190).

Lovforslaget fremsættes i konsekvens af det lovforslag, som undervisningsministeren samtidig har fremsat om en række ændringer i loven om Statens Uddannelsesstøtte.

I undervisningsministerens lovforslag indgår, at stipendiesatsen for hjemmeboende uddannelsessøgende skal nedsættes med 131 kr. månedlig.

En sådan nedsættelse vil umiddelbart påvirke størrelsen af kontanthjælpen til unge hjemmeboende under 23 år, idet hjælpen efter bistandslovens regler beløbsmæssigt svarer til stipendiesatsen.

Det er imidlertid ikke anset for rimeligt, at en nedsættelse af stipendiesatsen på SU-området skal føre til en tilsvarende nedsættelse af kontanthjælpen.

Sigtet med lovforslaget om ændring af bistandsloven er derfor at opretholde det hidtidige niveau for kontanthjælpen.

Dette opnås ved forslaget om, at kontanthjælpen for hjemmeboende unge under 23 år fastsættes til et beløb, der som hidtil svarer til stipendiesatsen for hjemmeboende, men med et fast tillæg på de 131 kr., som stipendiesatsen reduceres med.

Lovforslaget påregnes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser.

Med disse bemærkninger skal jeg indstille forslaget til Folketingets velvillige behandling.

**Skatteministeren** (Fogh Rasmussen):

Jeg tillader mig at fremsætte:

*Forslag til lov om ophævelse af lov om afgift af parfumer, toiletmidler m.v. samt om ændring af lov om afgift af mineralvand m.v. og af lov om afgift af øl.*

(Lovforslag nr. L 191).

Hensigten med lovforslaget er at gennemføre ændringer i afgiftslovgivningen, således at det danske afgiftsniveau kommer nærmere til niveauet i EF.