

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

11) Forespørgsel nr. F 6:

Forespørgsel til erhvervsministeren og trafikministeren:

»Hvilke planer har regeringen for havnenes fremtidige opgaver?«

Af Tommy Dinesen (SF), Aage Frandsen (SF) og Jes Lunde (SF).

(Forespørgslen anmeldt 8/10 97. Fremme af forespørgslen vedtaget 22/10 97).

Begrundelse

Tommy Dinesen (SF):

Det er ikke hver dag, det er ikke engang hvert år, at vi her i Folketinget diskuterer havnene, og man må nok sige, at for øjeblikket løber de investeringer, der ligger inden for havneområdet, hurtigt op i hvert fald i trecifrede millionbeløb og måske milliardbeløb, hvis man kigger lidt længere frem.

I samlingen 1990-91 vedtog man her i Folketinget en ny havnelov, som gav havnene større muligheder for i fremtiden selv at betemme, hvorledes havnen skulle styres.

I 1992 vedtog vi i Folketinget »Trafikplan 2005«. Her var havnene selvfølgelig også med som en del af det, der blev diskuteret, og det viste sig blandt andet, at den samlede søtransport i 1992 – der er sikkert nyere tal, men det var det, jeg slog op i – går – var på 11,3 mio. ton.

Siden har havnene ikke været diskuteret i Folketinget, men sidste år, da Landssammenslutningen af Danske Havne havde møde, blev der fra talerstolen flere gange gjort opmærksom på, at man manglede en politisk opbakning. Man manglede også, at vi politisk diskuterede havnene, herunder hvad der skulle ske i fremtiden med hensyn til havnene, deres fremtidige transportformer og andre ting, også finansieringsformerne.

Folketinget har vedtaget en anden ting, som selvfølgelig har indflydelse på havnenes fremtid, med baggrund i Funderudvalget, der i sin tid vedtog, f.eks. at coasterne skulle indgå i Dansk Internationalt Skibsregister. Det var ikke noget, som SF var særlig interesseret i, men hvis det er med til at give coasterne nogle muligheder for at tage den konkurrence op, der er med andre landes coastere, synes vi, det er udmærket.

Vi sagde også ja til bare boat-chartringen, som skulle være en del af det her, og nu kan man så se her halvandet år efter, at man er begyndt fra danske rederes side at bare boat-chartre. Så vi mener, at der er sket lidt i den rigtige retning, men rejser selvfølgelig også debatten, fordi Landssammenslutningen af Danske Havne har bedt om, at vi tager den her debat. Det er baggrunden for forespørgslen.

Besvarelse

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Forespørgslen er stillet til både erhvervsministeren og mig, og vi har aftalt indbyrdes, at jeg svarer i første omgang.

Det er regeringens målsætning at søge at give mulighed for større dynamik og større konkurrencedygtighed i danske havne med det sigte at fremme søtransporten som led i opprioriteringen af de miljørigtige transportformer. Forholdet er imidlertid det, at selv om målsætningen for så vidt er indlysende nok og kan vinde gehør hos alle berørte parter, så er det vanskeligere at få udmøntet denne målsætning, herunder at få opstillet de konkrete midler hertil.

Regeringen har allerede foretaget en række konkrete initiativer til at fremme nærskibsfarten. Regeringen fremlagde således i december 1996 sin strategi for at fremme nærskibsfarten i handlingsplanen »Nærskibsfart. Transport fra Dør til Dør«. Baggrunden for handlingsplanen var regeringens ønske om, at den mere miljøvenlige nærskibsfart skal erobre en større del af den voksende godsmængde, og at rederierne i tide kan komme i position til markedet.

Formålet med regeringens indsats er at fremme rederiernes udvikling af en mere effektiv og fleksibel nærskibsfart, som er en del af det multimodale transportkoncept, som det hedder på nudansk, der bringer godset hele vejen fra dør til dør. Det vil forbedre nærskibsfartens service over for transportkøberne.

En styrkelse af nærskibsfarten vil også mere generelt forbedre markedsmulighederne for andre aktører i de multimodale transportkæder, hvor skibene indgår. Der er behov for effektive alternativer, der kan tage deres del af den forventede vækst i transportbehovet og bidrage til løsning af kapacitetsproblemerne på de europæiske landeveje.

De mindre rederier har imidlertid vanskeligheder ved at omstille sig til markedet, ikke mindst fordi der inden for denne del af nærskibsfarten ikke har været tradition for samarbejde med andre aktører og transportformer. Derfor har Søfartsstyrelsen iværksat et samarbejde mellem rederier, små og mellemstore transportvirksomheder samt jernbaner og havne, som skal sætte skub i udviklingen af dør til dør-transportløsninger, hvor nærskibsfarten inddrages.

Samarbejdet har foreløbig resulteret i en almennyttig udviklingskontrakt for udvikling af nærskibsfarten. Dette nås ved at udvikle værktøjer på områder som markedsanalyse, markedsføring, samarbejde, finansiering og uddannelse. Arbejdet sigter også på – ved design- og teknologiudvikling af såvel skibe som havnefaciliteter – markant at forbedre fleksibilitet og effektivitet i lasthåndtering i dør til dør-kæden. Projektet forventes afsluttet i 1999. Målet med udviklingskontrakten er at etablere et operationelt grundlag for opstilling af dør til dør-transportkæder med inddragelse af nærskibsfarten. Projektet har desuden til formål at reducere belastningen af det ydre miljø.

Hvad angår havnenes rolle og regeringens planer for havnenes fremtidige opgaver vil jeg dels berøre de drøftelser, der i de senere måneder har været blandt de berørte aktører i bred forstand, dels nævne, hvorledes vi kan være i samspil med og helst også på forkant med den kommende tids udvikling i EU. Afslutningsvis skal jeg redegøre for, hvad jeg mener, vi skal foretage os.

Som bekendt har nogle havnechefer her i sommer udsendt to papirer, nemlig et idékatalog til udvikling af havnene i 1997 og et debatoplæg til strategisk udvikling af havnene i 1997. Formålet med publikationerne er ifølge havnecheferne at starte en debat om, hvorledes havnene selv vurderer, hvad der kan og bør gøres for at udvikle havnene. Havnecheferne har heri bl.a. fremlagt synspunkter om nye organisationsformer og styreformers for havnene til styrkelse af havnenes professionelle ledelseskomp-

petance, mulighed for udvidelse af havnevirksomhedernes område og en mere nuanceret holdning til støtte til havneprojektet i Det Transeuropæiske Netværk TEN, der som bekendt er en koordinerende indsats for at forbedre den europæiske transportinfrastruktur.

Sommerens diskussion har vist, at de seks havnechefers provokation, om man så må sige, virkede. Debatoplægget har givet anledning til en lang række håndfaste kommentarer bl.a. fra Havnevirksomhedernes Samarbejdsudvalg. Således har Havnevirksomhedernes Samarbejdsudvalg bl.a. peget på, at det private erhvervsliv bør inddrages i eventuelle nye styre- og organisationsformer, at havnenes fremtidige virksomhedsområde skal begrænses til etablering og vedligeholdelse af infrastrukturen, dvs. moler, kajer, jernbanespor, uddybning, oprensninger og den slags, mens etablering og vedligeholdelse af det, man kalder suprastrukturen, dvs. kraner, pakhuse, kontorbygninger o.lign., i hvert fald på sigt skal forestås af det private erhvervsliv, og at statshavnene bør udskilles fra staten og underkastes samme driftsbetingelser, som er gældende for de kommercielt styrede havne.

Endelig har Sammenslutningen af Danske Havne tilkendegivet ønsket om, at havnene kommer på den politiske dagsorden, og i denne forbindelse bl.a. peget på behovet for en ændring af trafikhavneloven med sigte på smiddiggørelse af havnenes rammebetingelser, således at havnene og søtransporten kan udvikles. Der bør ifølge Havnesammenslutningen ske fremme af kombinerede transportformer, selektiv infrastruktur og udbygning samt en gradvis omlægning af skatte- og afgiftsstruktur med henblik på, at transport skal betale de totale samfundsmæssige omkostninger, så der på sigt kan blive lige konkurrencevilkår for søtransport og andre transportformer.

Havnesammenslutningen nævner desuden tanker om en miljøbonus til søtransporten i lighed med miljøstøtteordningen til banetransporten, samt at et udvalg udarbejder en handlingsplan om fremme af miljømæssigt bæredygtig transportudvikling.

Også EU har målsætninger om fremme af bane- og søtransport med henblik på at aflaste den stigende tunge vejtransport. Udviklingen af det transeuropæiske transportnet for havne og søtransport er et af de tiltag, der skal være med til at placere søtransporten og dermed de europæiske havne i den fremtidige transportpolitik.

Det er også af afgørende betydning for udviklingen af en multimodal transportkæde.

Europakommissionen arbejder i øjeblikket på en grøn bog om havnenes rolle i EU's transportpolitik. Grøn bogen forventes at indeholde en beskrivelse af forskellige aspekter om de europæiske havne, bl.a. om havnenes rolle i den multimodale transportkæde, takstsystemer i havnene, finansiering af havneinfrastruktur og de private havnevirksomheders rolle. Endvidere vil grøn bogen indeholde emner som sikkerhed og miljø.

Og formålet med grøn bogen er at starte en drøftelse om havnesektoren med sigte på at forbedre havnesektorens konkurrenceevne.

Som jeg indledningsvis sagde, er regeringen meget enig i de citerede tilkendegivelser om at fremme havnenes udvikling og dermed fremme søtransporten som led i en opprioritering af de miljømæssige transportformer. Og dette sigter dels mod at fremme søtransporten i EU-sammenhæng, dels i relation til Baltikum, hvor vi gerne vil have udlagt det, vi kalder den blå motorvej.

Den offentlige debat viser, at alle berørte havneaktører er klar over, at de selv skal medvirke og medvirke positivt, hvis vi skal være operative, når det drejer sig om havnenes fremtidige muligheder. Og jeg kan sige, at Trafikministeriet vil gøre sit til at fremme en sådan fælles indsats.

Af principielle spørgsmål vil jeg her fremhæve følgende:

Skal det lykkes at fremhæve havnenes og søtransportens rolle i konkurrencen med andre transportformer, må forbedringer af havnene ikke føre til forringelser af andre transportformer. Derfor må vi i EU søge mod, at hver enkelt transportform på sigt skal betale de totale omkostninger, der er forbundet med transportformen.

Da det forlyder, at Europa-Kommissionens grøn bog om havne, som forventes at komme i begyndelsen af det nye år, vil pege på, at EU's midlertidige infrastrukturudbygning fremover vil være mere begrænset, er det vigtigt at få de tændmidler til havneprojekterne, som jeg før omtalte, anvendt på den mest konkurrencerigtige måde efter regler fastsat af medlemslandene.

Dernæst: Den miljøvenlige multimodel for nærskibsfart kan kun vinde frem, hvis den klarer sig godt i konkurrencen, og det er transportens iværksættere, dvs. rederne, havnene, jern-

banerne og vognmændene, der skal udvikle og sælge produktet til transportkøberne.

Og endelig: Da der såvel i dag som tidligere har lydt flere opfordringer til mig om at nedsætte et udvalg med det brede sigte at undersøge mulighederne for øget dynamik og større konkurrencedygtighed i de danske havne, kan jeg her sige, at jeg gerne vil nedsætte et sådant udvalg. Og hvis debatten i dag ikke siger noget andet, har jeg til hensigt at nedsætte et udvalg bestående af de berørte myndigheder, havnene og private havnevirksomheder m.v. til vurdering af alle relevante spørgsmål vedrørende smidiggørelsen af rammebetingelserne for havnene under hensyntagen til samspillet med de private aktører i havnene, og jeg håber, at et sådant udvalgsarbejde kan foregå forholdsvis hurtigt.

Forhandling

Tommy Dinesen (SF):

Jeg skal starte med at sige tak til ministeren. Og da der jo ikke mere er så lang taletid under forespørgselsdebatter, fik jeg under begrundelsen ikke sagt, at en af grundene til, at vi rejser denne forespørgsel i dag, naturligvis er det debatoplæg fra de seks havnechefers side, som blev fremlagt i sommer.

At det ikke er småpenge, det drejer sig om, var jeg lidt inde på i begrundelsen, og her kan jeg nævne nogle af de havne, der har været omtalt i bladet Søfart, som jo er et af de blade, som følger søfartsområdet godt:

Århus Havn regner med en stigning frem til år 2020 på 41.000 biler i byen hver dag og med en investering på ca. 2,3 mia. kr.; Odense Havn er lige blevet uddybet til 11 m og Kalundborg Havn til 13 m; Nyborg Havn er nyetableret med baggrund i de arealer, der blev tilovers efter noget af byggeriet i forbindelse med den faste forbindelse over Storebælt; Stigsnæs ved Skælskør ansøger om at få lov til at blive havn; Rødby Havn har en idé om at blive containerhavn; Esbjerg Havn forsøger sig med nye ledelsesformer, hvor bl.a. regionsvirksomheder som noget nyt er med i bestyrelsen, og det er selvfølgelig noget, som man inden for havneområdet følger meget nøje; Vordingborg Havn har en nyerehvervet havn; Grenå Havn har lagt 1.500 m² under tag; Og Aalborg Havn har opført en ny terminal og nye kajlægg på i alt 1,5 km.

Derfor spørger man selvfølgelig sig selv: Er der behov for alle de havne i fremtiden, eller er der nogle af dem, der er nævnt her, eller nogle af dem, der ikke er nævnt, der ikke vil kunne overleve i fremtiden? Og det er altså 10-15 år ud i fremtiden, for der er jo tale om store investeringer, som skal afskrives osv.

Der bliver fra Sammenslutningen af Danske Havnes side også gjort opmærksom på de ulige vilkår, der er for de forskellige transportformer, idet f.eks. lastbilerne kan køre gratis på vejene. Sådan opfatter man det åbenbart dér; sådan skriver man i hvert fald. Og selvfølgelig bliver vejene betalt af staten, men der bliver jo også betalt afgifter til dem, og hvis man tager jernbanesporene, er det jo også staten eller rettere sagt skatteborgerne, der stiller dem til rådighed for Banestyrelsen og DSB, hvorimod skibsfarten betaler næsten alle udgifterne selv, når det drejer sig om bøjer og isbrydning osv. Og her mener man selvfølgelig at der ligger nogle ekstra omkostninger, som gør, at det er dyrere, i hvert fald delvis, at fragte gods med skib.

Alle er jo klare over – og det går jo også igen i »Trafik 2005« – at den bedste måde at fragte i hvert fald tungt gods såsom korn, sukker, jernmalm og sten og grus, eller hvad det nu kan være, på er med skib.

Og jeg har været inde på idékataloget, og det kommer jeg måske også ind på senere, men i dét ligger der altså, at der skal være en bedre markedsføring af havnene, for der er dem, der mener, at den viden, der i Sydeuropa – for ikke at tale om andre steder – er om de danske havne i hvert fald ikke er ret stor. Men havnene i de danske stræder og bæltter ligger jo godt placeret, når man tænker på, at der hvert år kommer 50.000 skibe igennem de danske stræder og bæltter. Så her er der et marked, som vi har mulighed for at udnytte bedre.

Et af de spørgsmål, som man så kan stille, er, om f.eks. A.P. Møller, en af de største containeroperatører i verden, engang i fremtiden må etablere en containerhavn i Danmark. Det ved man ikke rigtig endnu; det er der i hvert fald ikke enighed om.

Og man kan også stille følgende spørgsmål: Skal fremtidens havne være selvstyrehavne? Hvad har EU af planer? Og hvilke havne vil overleve? Det mener jeg er vigtigt at vide, for mange af havnene er jo i dag gået over til at være fritidshavne, og det synes jeg er i orden, hvis der alligevel ikke er noget gods på havnene.

Jeg skal derfor på vegne af samtlige partier undtagen Enhedslisten fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget opfordrer trafikministeren til – i overensstemmelse med regeringens målsætning i »Trafik 2005« samt EU's erklærede målsætning om at fremme søtransporten som led i opprioriteringen af de miljørigtige transportformer at nedsætte et udvalg bestående af de berørte myndigheder, havnene, private havnevirksomheder m.v. til vurdering af alle relevante spørgsmål med det formål at fremkomme med forslag til havnenes fremtidige styreformer, organisation og forretningsområder og vurdere havnenes muligheder for investeringer, bl.a. i moderne teknologi, herunder kombitransport og miljøfremmende foranstaltninger.

Udvalgets betænkning skal afleveres i august 1998.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 22).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingerne.

Helge Mortensen (S):

Først og fremmest af miljømæssige årsager ønsker Socialdemokratiet at styrke alternativerne til lastbiltrafikken, og skibstransporten er sammen med jernbanen de vigtige alternativer.

Som det er i dag, gør skibsfarten sig stort set kun gældende på transporter over længere afstande, mens de korte og mellemkorte indenlandske og europæiske destinationer og havne faktisk bliver mere og mere usynlige i vores transportmønstre.

Den udvikling ønsker Socialdemokratiet at få vendt, sådan at skibstrafikken også styrkes på de destinationer, hvor der i øjeblikket navnlig tabes transport til lastbilområdet.

Derfor må skibene i den danske småskibstrafik og de redere, der står bag den, have sådanne vilkår, at de er i stand til at konkurrere, også med nabolandenes skibe og redere. Det er en diskussion, som også er kendt her i Folketinget.

Og når der skal satses på småskibstrafikken, tror jeg, det er vigtigt, at den fornys, og det passer jo godt med, at der også er en diskussion om en fornyelse af flåden, som skal tilpasse den til vej- og banetransportsystemerne, for jeg tror,

det er vigtigt, at småskibstrafikken kommer med i den teknologiske udvikling i et sådant fremtidigt system, for at skibstrafikken kan komme med i den kombinerede transport og dermed både minimere omkostningerne ved håndteringen i havnene og reducere havneafgifternes belastning af den samlede transport.

Søtransportens fremgang skal således ses i sammenhæng med de andre transportformer og ikke isoleret.

Det gælder også, når vi taler om infrastrukturen, for det er ikke blot vigtigt, at der er gode besejlings- og anløbsforhold i vore havne, men også, at der i havnene er den nødvendige teknik, at der er god plads på arealerne i havnene, og at der både for jernbanen og for vejene er gode adgangsforhold ved havnene.

Og regeringen har allerede peget på det ønskelige i denne udvikling og har også peget på de tiltag, som den vil iværksætte på området, og ministeren har i dag tilkendegivet en opfølgning af transporthandlingsplanen »Dør til dør« i sin henvisning til det samarbejde, der er sat i gang omkring udviklingskontrakter. Og vi hørte også ministeren, allerede før forslaget til vedtagelse blev fremsat, tilkendegive sin interesse i at få nedsat et udvalg. Så modstand mod forslaget om nedsættelse af dette udvalg ser det ikke ud til at han kan vente sig.

Også dette er et element i initiativet til fremme af både havne- og søtransportpolitikken i Danmark, og det hilser vi meget velkomment.

Og jeg mener, at ministeren gav særdeles gode og udtømmende svar på de spørgsmål, der er stillet, hvilket jeg gerne vil kvittere for ved i øvrigt at henholde mig til, hvad ministeren her har tilkendegivet.

Svend Heiselberg (V):

Planerne for havnenes fremtid skal naturligvis stå i forhold til den besejling, der er af havnene. Og den 26. marts 1996 havde vi en debat om stort set de samme emner, og i den dagsorden, der fulgte, forpligtede man regeringen til at igangsætte yderligere arbejde i forbindelse med de problemer, der er relateret til transport.

Og det er selvfølgelig meget vigtigt, at vi engang imellem får en debat, for at vi kan finde ud af, om der er interesse for at sætte mere gang i skibstrafikken, men vi må jo også konstatere, at siden vi i marts 1996 havde den sidste debat, er der ikke sket ret meget.

Ministeren nævnte strategiplanen »Dør til dør«, men den plan ligger vel godt gemt i skuf-

fen, for jeg mener ikke, at vi kan registrere, at der er sket en ret stor udvikling på området.

Men jeg ved, at regeringen arbejder med nogle tanker om at kommunalisere nogle af statshavnene – hvis man kan kalde det sådan – altså en model, som ligner den, der blev brugt i forbindelse med amternes overtagelse af statsvejene, og når vi kommer så langt, at vi skal til at behandle det forslag, så må vi jo se på, om det er noget, som er fornuftigt.

Jeg tror, vi alle ønsker mere søtransport og flere havneudvidelser, hvis der er behov derfor, men vi skal jo også være realistiske, for erhvervslivet bruger jo det transportmiddel, som er hurtigst, billigst og mest effektivt, og her må vi jo nok konstatere, at når det drejer sig om den indenlandske søtransport, er geografien i Danmark således, at det ikke er særlig lønsomt at transportere med skib.

Men det forholder sig jo helt anderledes, når man internationalt transporterer gods, og der ser vi også, at dér bliver to tredjedele af vores godsmængde transporteret ad søvejen.

Vi er fra Venstres side positive over for at finde økonomi til at bruge søfarten mere. Det er vi også af miljømæssige hensyn, men vi erkender, at der er nogle økonomiske problemer forbundet med det. Jeg kunne også godt forestille mig, at dele af erhvervslivet ville føle, at det ville være at sinke udviklingen, hvis det var sådan, at man eksempelvis i Aalborg skulle til at transportere cement – ja, det ved jeg ikke om de gør længere – til Lemvig med skib. Det er nok ikke en transportform, som man kunne finde på at bruge længere, men det har man jo gjort i sin tid.

Så kan man også stille spørgsmål om, hvor mange subsidier man skal pumpe i søtransporten. Jeg synes, at det, man kunne begynde med, var at hjælpe havnene – det er jo meget tiltrængt – til at få lavet noget oprensning af sejlrenderne, af udlægningerne og bøjerne, og også når det gælder soafmærkningerne. Der er mange kommuner, som har store udgifter til havnevæddeligholdelse, og dér bør vi måske forsøge, om vi kan være mere behjælpelige, end vi tidligere har været.

Men jeg mener, at den megen tale om mere gods på skibe også skal være forbundet med lidt realiteter, om det nu også kan svare sig, for så længe vi ikke har rentabilitet, så længe vi ikke har besluttet os for, om vi vil subsidiere det ret så væsentligt, tror jeg ikke, at det vil lykkes at få flyttet ret meget gods over på skibe.

Men vi hilser selvfølgelig udviklingen velkommen, hvis den kommer.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

På Sammenslutningen af Danske Havnes delegeretmøde i 1996 var hr. Svend Heiselberg desværre den eneste, der kunne møde frem. Jeg kan ikke huske, hvad der var her i Folketinget, men jeg har altid været med de andre gange. Dér sagde hr. Svend Heiselberg næsten det samme, som der blev sagt nu. Han har jo som 15-årig sejlet cement fra Aalborg til Lemvig i en lille coaster, eller hvad ved jeg, og det kunne ikke betale sig, og derfor tror hr. Svend Heiselberg, at det ikke kan betale sig at bruge havnene.

Det er altså svært at finde ud af, hvad hr. Svend Heiselberg vil. Skal det være lastbilerne, der overtager det hele? Det, som vi bl.a. har set i Trafikudvalget, er jo netop, at A.P. Møller går ind med de store containerskibe, som findes i dag, hvor der er 6.000 containere om bord. Satte man samtlige containere på lastbiler, ville det svare til, at de stod herfra og til Roskilde. Det er jo dér, der er noget at hente for trafikken og for havnene i fremtiden.

Det har ikke noget at gøre med, om man har sejlet som 15-årig, eller hvad ved jeg, i de små havne. Det skal selvfølgelig ikke subsidieres. Tværtimod skal det køre dér, hvor det kan, og det er netop det problem, jeg har prøvet at rejse i mit indlæg.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Nu er jeg jo i den situation, at jeg var det eneste folketingsmedlem, der gad deltage i mødet i Sammenslutningen af Danske Havne. Alle andre blev væk. Og derfor gav jeg selvfølgelig udtryk for de synspunkter, jeg havde. Jeg stiller mig ikke bare op her i Folketingssalen, når fjernsynet og alt andet kan være til stede, og fortæller, hvor meget godt jeg gerne vil gøre. Jeg forsøgte realistisk at fortælle og beskrive, hvordan udviklingen har været, og hvad jeg troede på. Vi synes jo alle sammen, at det er godt, at der kommer mere transport over på skibene, men vi skal også passe på, at vi ikke bilder befolkningen noget ind, som vi godt ved der overhovedet ikke er økonomi i.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg synes, det er lidt groft at sige: »Jeg var den eneste, der gad.« Hvis man er ordfører her i Folketingssalen, er man altså nødt til at tage det først. Det er den indstilling, jeg har, og især hvis det er en forespørgsel, man selv har rejst. Jeg har ikke set efter, hvorfor jeg ikke var der, men jeg havde meldt mig til, så meget kan jeg huske. Derfor er det noget forfærdeligt nedvurderende noget at fyre af mod sin kollega her i Folketingssalen. Det er det samme som forleden dag, hvor det, man diskuterede, var noget pjat.

Vi har ikke sagt noget om, at der skal være subsidier. Det var jo det spørgsmål, jeg stillede. Det, hr. Svend Heiselberg sagde jeg blev kritiseret for på Havnesammenslutningens møde, hvor han gad komme, var, at jeg havde totalt misforstået alt det, det drejede sig om på delegeretmødet i Havnesammenslutningen.

Formanden:

Hr. Kai Dige Bach som ordfører.

Kai Dige Bach (KF):

Efter at have hørt de to indlæg fra ministeren og hr. Tommy Dinesen er man lige ved at komme til at rose dem begge to. Det var måske synd for hr. Tommy Dinesen og Folketingets formand, at der ikke havde været råd til et enkelt punktum i det lange forslag til vedtagelse.

Det er rart at se, at regeringen og både EU og SF og alle vi andre kan være enige om formuleringer som at styrke nærskibsfarten, privatiseringer, miljørigtig transport osv. I den forbindelse er det naturligvis relevant at nedsætte et udvalg med de involverede parter, som jeg også har noteret mig at ministeren agter at gøre.

Vi i Det Konservative Folkeparti håber, at det her snart resulterer i mere end de store ord, som det umiddelbart bærer præg af.

Det er godt at konstatere, at der i det mindste ser ud til at være to erhvervsvenlige ministre i regeringen. Nu mangler vi bare, at arbejdsministeren, miljøministeren og skatteministeren også viser interesse og forståelse for det erhvervsliv, som skal bære samfundet. Hvis nu miljøministeren glemte CO₂-afgiften, når den stiller dansk erhvervsliv dårligere end udlandet, og arbejdsministeren ikke energisk beskattede arbejdspladser, så ville vi være nået meget længere.

Mere nærliggende i denne sammenhæng er dog skatteministerens seneste udspil om skibs-

finansiering. En forudsætning for, at de danske havne kan blomstre, må være, at der overhovedet er skibe til stede, og Det Konservative Folkeparti ser meget nødig, at det kun er udenlandske skibe, som lægger til i de danske havne. Derfor må det forslag, som skatteministeren i øjeblikket har til høring om anpartsfinansiering af coastere, tilrettes sådan, at vi i hvert fald får nogle enkelte coastere ud af det.

Hvis der skal komme det, er elementet af solidarisk hæftelse i hvert fald fuldstændig ubrugeligt. Hvem ønsker at hæfte for andre menneskers forpligtelser eller gæld? Det nytter ikke med irrelevante argumenter om, at man må nøjes med at tegne skibsanparter med folk, man kender eller har tillid til. Personlig ville jeg ikke engang indgå i en sådan finansiering med min allerbedste ven. Hvorfor skulle jeg dog risikere at blive uvenner med ham?

For at vende tilbage til det fremsatte forslag til vedtagelse er der noget, vi gerne vil sikre os. Når der vedrørende udvalgets sammensætning står »private havnevirksomheder m.v.«, så vil vi gerne have et tilsagn om, at m.v. betyder, at der bliver en betydelig repræsentation af private erhvervsfolk i dette udvalg. Der må være adskillige virksomhedsledere og andre privatpersoner med tilknytning til havnene og transporterhvervet, som kan give inspiration til en øget effektivitet ved at påpege flere markedsøkonomiske tiltag.

Det Konservative Folkeparti støtter miljørigtig transport, styrkelsen af nærskibsfart, gerne på danske skibe, og udviklingen af danske havne. Vi forudsætter, at der skabes konkurrence, og at driftsopgaver generelt forsøges løst af private og ikke af det offentlige med konkurrenceforvridende tilskud. Vi støtter det fremsatte forslag til vedtagelse, men gode resultater kræver som sagt større vilje end nedsættelse af et udvalg, så vi er også meget tilpas med tidsfristen for udvalgets betænkning.

Vibeke Peschardt (RV):

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at Det Radikale Venstre er interesseret i en positiv udvikling af det danske havnevesen, og hermed har jeg også sagt, at vi er interesseret i en endnu bedre udvikling for skibsfart under enhver form. Grunden er naturligvis, at vi finder, at skibsfart på mange måder er en miljørigtig måde at transportere specielt gods på, så vi går ind for det forslag til vedtagelse, der er fremsat her.

Sådan som jeg hører debatten, er der også bred opslutning om det forhandlede forslag til vedtagelse, som vi altså støtter, og jeg synes måske derfor, at det er en skævvridning af debatten, at vi begynder at tale om, hvem der har deltaget i havnenes årsmøde, og hvem der ikke har. Vi støtter forslaget til vedtagelse.

Annette Just (FP):

Jeg vil gerne starte med at takke hr. Tommy Dinesen for at have rejst denne forespørgsel, for her kan vi da virkelig se, at når vi tager nogle konkrete ting og siger, at nu skal problemerne løses, kan det sagtens lade sig gøre. Så kommer der så bredt et flertal i Folketinget, som det nu har vist sig omkring dette forslag til vedtagelse. Derfor vil jeg gerne sige tak til hr. Tommy Dinesen.

Jeg vil også godt sige tak til ministeren for, at han har læst forslaget til vedtagelse så godt igennem, at han, om jeg så må sige, kunne citere den, før den blev fremsat. Det synes jeg var ret imponerende. Så det er en meget dygtig minister, vi har på det punkt.

Bortset fra den lille skælmske bemærkning vil jeg sige, at vi selvfølgelig står ved, at vi er medforlagsstillere, men også vi lægger meget stor vægt på, at netop de private virksomheder er med i det udvalg, der bliver nedsat, og at det bliver de private virksomheder, der skal være med til at give nye ideer til den moderne teknologi. For mange af de store havne i dag trænger måske til at få et input, når det gælder den bedst mulige udnyttelse af den moderne teknologi, således at vi får fremmet brugen af coastere og andre skibe til sejladsen mellem de danske havne, fremfor at man bruger lastbiler og prøver at komme ovenover og nedenunder bælteerne og stræderne.

Fremskridtspartiet er altid gået ind for at fremme søtransporten, men vi skal også sikre transporten fra havnene og til virksomhederne, og derfor bliver det en kombination. Det bliver et fornuftigt samarbejde, som jeg glæder mig til at se resultatet af allerede i august 1998. Det håber jeg i hvert fald.

Vi skal ikke give tilskud til havnene, for det er en dårlig vej at gå, men vi skal heller ikke lægge afgifter på havnene. Den vej, som vi måske kunne gå ad, er den, hvor vi fjerner nogle af de afgifter, der er i dag.

Vi vil ikke være med til at forringe andre former for transport, og derfor er jeg glad for, at ministeren lige så klart og tydeligt sagde, at det

ikke er for at forringe anden form for transport, men for at udnytte Danmarks placering optimalt. Det er, som om at der er nogle, som i deres argumentation glemmer, at Danmark består af 7.000 km kyststrækning, og at det selvfølgelig er nemmere at sejle. Ikke fra Aalborg til Lemvig, det kan jeg godt se det fjollede i, men det ville til gengæld være helt tåbeligt at sætte det på en jernbane og køre det hele vejen ned igennem Jylland og over Fyn, ovenover og under vand for at komme til Sjælland og for at komme helt ind til København. Det ville være meget enklere at sejle direkte til Københavns Havn.

Det er imponerende, hvor mange skibe der rent faktisk er i danske farvande. Jeg er med på, at det er 50.000 skibe, for jeg tvivler ikke på hr. Tommy Dinesens udsagn, der gennemsejler de danske sunde og bælte. Men ikke desto mindre har det altid rystet mig, at når vi i EU-sammenhænge taler om dansk søfart internt, så har vi aldrig talt om de interne søveje, altså de indre vandveje. Jeg tror, at vi skal til at gøre en indsats for at få, jeg er lige ved at sige havene bag Skagen, for det er kendt som værende de indre vandveje for Danmark, anerkendt. Vi har ikke ret mange floder, men vores indre vandveje må også være Skagerrak, Kattegat, sundene og bælteerne. Og lad os så prøve at lave en fælles kamp for at lave nogle ordentlige regler, således at vi får den bedst mulige transport.

Bent Hindrup Andersen (EL):

Netop havnene har også været en central del i den kommunale valgkamp, og det, der underer mig i den forbindelse, er, at man fra De Radikales spidskandidat i det østjyske område kan høre, at man lige så godt kan opgive de trafikhavne og lave ejerboliger og i øvrigt lave byerne til skattely. Det er jo en anden melding, end når Det Radikale Venstre nu står her og siger, at nu skal vi være aktive over for havnene, og at man kan støtte dagsordenen. Men det er måske alle fjordhavnene, man vil opgive, og det må i hvert fald undre lidt, at man siger ét her og samtidig arbejder aktivt for at få lukket en af fjordhavnene og få lavet ejerboliger i stedet for.

Det afgørende for Enhedslisten er at få ændret vægten, balancen, den økonomiske konkurrence mellem lastbiltransporten og coastertrafikken, som efter vores opfattelse skal være kernen i godstransporten. Det er den, der skal skabe liv i havnene. Havnene skal ikke være industriarbejdspladser, og der skal heller ikke

være ejerboliger. De skal være trafikhavne, og Danmark har en glimrende mulighed for at få en optimal trafik, hvis blot man begynder at rette op på den skævhed, der er mellem lastbiltrafikken og coastertrafikken, især den mindre coastertrafik.

Det er jo sådan, at kommuner, stat og amter pumper penge i vejanlæg og broer, men når det drejer sig om skibsfarten, er det oplagt, at det er op til skibsfarten selv at klare sig, også med hensyn til havneafgifter og vareafgifter. Det er her, det reelle problem ligger efter vores opfattelse, det gælder om at få rettet op på den skævhed, og vi vil foreslå, at det sker ved at lægge en afgift på transporten med lastbiler, og at denne afgift skal bruges til at lette transport- og havneafgifterne for coasterne.

For erhvervslivet vil det være den samme udgift, uanset om man transporterer godset på den måde, der har den bedste effekt på miljøet, og det er jo netop med coasterne set i forhold til det store slid på vejene og den store forurening, der skabes af lastbiltransporten. Det vil ikke koste mere, hvis man bare lægger en afgift på lastbilerne og fører den over til coasterne, og det er afgørende, hvis der skal være liv i havnene, at man fokuserer på coastertrafikken.

Derudover mener vi også, at der skal udvikles et dør til dør-koncept, så vi kan få en effektiv coastertrafik, og så der kan komme et ordentligt system op at stå, hvor f.eks. DSB også kunne være med og eventuelt overtage videretransporten enten på skinner eller på mindre lastbiler ind til byerne.

Som jeg nævnte før, mener jeg, at Danmark har virkelig gode muligheder. Men de er ved at gå til spilde, især hvis man skal følge det, som efter min opfattelse er regeringens politik, nemlig at lastbiltrafikken skal bryde sammen af sig selv på EU's landeveje, for så kommer der gang i coasterne af sig selv, når man ikke kan komme frem med lastbilerne. Men mens vi venter på det, er der jo mange kommunalpolitikere rundt omkring, der siger: Hvad skal vi så bruge havnene til? Så bygger de industrianlæg, der ingen relevans har til havnen, nedlægger spor og gør det meget vanskeligt at genetablere en ordentlig transport.

Derfor mener vi også, det er forkert at lægge op til at forestille sig, at EU kan noget som helst i denne forbindelse. Det er hovedårsagen til, at vi ikke ønsker at støtte dagsordenen, men stemmer imod den. Samtidig er det efter vores opfattelse også en fejl, at den ikke fokuserer på

netop det, der er problemet, nemlig at få udviklet selve coastertrafikken, så den kan blive livsnerven i de danske havne.

Vi har i øvrigt haft en omfattende forespørgsel om miljøaspekterne. Dem skal jeg ikke komme ind på, de er indlysende, og jeg regner også med, at de fleste – undtagen Det Radikale Venstre – kan se, at det netop er vigtigt med fjordhavnene, hvor man kommer dybt ind i landet og har et stort opland. Det er netop vigtigt at opretholde de havne som trafikhavne, hvis man vil det bedste for miljøet, men man må jo komme med en forklaring fra Det Radikale Venstre senere.

På denne baggrund skal jeg fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget opfordrer trafikministeren til i overensstemmelse med regeringens målsætning i trafikplan 2005 at fremlægge en redegørelse for de danske havnes fremtid, herunder forslag til tiltag, der er nødvendige for at sikre havnes rolle i en fremtidig transportstruktur, hvor coastertrafikken spiller en større rolle end i dag.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 23)

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (Se ovenfor). Også dette forslag indgår herefter i forhandling.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg skal ikke undlade at svare på hr. Bent Hindrup Andersens bemærkninger om, at en radikal spidskandidat til Horsens Byråd synes, at Horsens Havn skal nedlægges eller decimeres eller laves om til erhvervsareal, eller hvad det nu var. Jeg vil bare sige, at i Det Radikale Venstre har vi ikke noget meningsstyranni, og vi sidder ikke centralt her fra folketingsgruppens side og fortæller radikale kandidater, hvad de skal mene. Kandidaten derovre kan have haft en god grund til at udtale sig, som han gør, for jeg kender ikke de lokale forhold, men vil bare sige, at vores kandidater må sådan set sige, hvad de vil.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg kan forstå, at hr. Bent Hindrup Andersen ikke kan stemme for dagsordenen, fordi der står noget om EU, og jeg synes, det er lidt fantastisk at høre det. Det, der bliver gjort opmærksom på – hvis man altså læser de debatter, der har været i Havnesammenslutningen – er jo bl.a., at i f.eks. Hamburg og Syd-europa gives der EU-tilskud til havnene, og derfor ville det da være fornuftigt, hvis vi her i Danmark kunne presse på i Bruxelles for at få de subsidieringer bragt til ophør, så vi kunne konkurrere bedre.

Så vil jeg godt sige, at med hensyn til coasterne er det meget muligt, at det, der bliver fremført her, er meget teoretisk. Hvis der ikke er penge i at sejle coastere, kommer de ikke til at sejle. Det burde være noget, der siger sig selv, og det er det i hvert fald for dem, der kender til området.

Arne Melchior (CD):

Det er helt oplagt i en søfarende nation som den danske, en nation af øboer, at vi interesserer os for skibsfart, og hvad var skibsfart uden havne og helst gode havne? Det kan vi ikke på nogen måde blive uenige om her i huset, og det er da også dejligt, at den vedtagelse – mine kære kolleger, dagsordener findes ikke mere her i Folketinget, undtagen den der bliver trykt hver dag – som er fremsat af næsten alle partier, viser enigheden i dette spørgsmål.

Jeg skal alligevel knytte et par bemærkninger til sagen. Da jeg oprindeligt fik med dette område at gøre for ca. 15 år siden, var det mig en overraskelse, at der på havneområdet ikke kan gælde den absolutte frihed, men at der er en række hensyn at tage. For det første er en havn jo ikke noget værd, hvis der ikke er en bagvedliggende infrastruktur, som det øvrige samfund under alle omstændigheder må stille med; for det andet kan det ikke nytte, at man på en bestemt kyststrækning i stedet for tre gode havne har fire, som alle giver underskud og derfor er mindre gode, og for det tredje er der hensynet til basishavnene, som synes at være et noget ukendt begreb for i hvert fald nogle af ordførerne.

En basishavn er en havn, der har en bestemt mængde godsomsætning og derfor lavere internationale afgifter. Danmark har to basishavne, København og Århus, og det er af yderste vigtighed, at vi bevarer disse to basishavne, hvilket

altså kræver, at der går en tilstrækkelig miniumgodsmængde ind og ud af dem, hvis den internationale søfart fortsat primært vil søge dem af hensyn til de lavere afgifter. Det er altså de nævnte tre punkter, som begrænser muligheden for at lade enhver privatperson, enhver kommune eller andre anlægge eller forbedre alle de havne, man måtte have lyst til.

Min anden kommentar gælder et udtryk, som ministeren benyttede. Det var noget om, at godstransport pr. skib er dør til dør-transport, og sådan står der også i Erhvervsministeriets rapport »Nærskibsfart fra Dør til Dør« fra 1996. Det er en delvis misvisende betegnelse, og det forklares også allerede i sammenfatningen i denne plan på følgende måde:

»Vejen til en mere effektiv nærskibsfart går via multimodaltransport, hvor rederiet samarbejder med transportører på land om at bringe transportkøberens gods hele vejen fra dør til dør.«

Det evner skibet ikke, og i en fodnote forklares ordet multimodaltransport da også som noget, hvori der indgår mere end én transportform og flere omladninger i den samlede transportkæde, f.eks. mellem skib, jernbane og lastbil. Dermed bliver dør til dør-transport altså andet og mere end skibsfart. Dør til dør-transport er kun mulig, hvis den afsendende og den modtagende virksomhed ligger i selve havnene, og det er jo uhyre sjældent tilfældet. Derfor egner f.eks. coastertrafik og nærtrafik på skib sig ikke til normal dansk godstransport, for man vil selvfølgelig ikke, når man skal sende en vare fra Vejle til Herning, først køre ned på havnen og omlade fra lastbilen og derefter, når man er ankommet til bestemmelsesstedet, omlade igen og køre ud til modtageren. Det er der ikke rentabilitet i, og det var hr. Heiselberg også inde på.

Foruden penge drejer det sig også om tidsfaktoren. Hvis det haster, er dør til dør-transport med lastbil selvfølgelig at foretrække, og derfor er jeg skeptisk med hensyn til coastertrafikens muligheder i vort lille land. Efter at Storbæltforbindelsen også er blevet åbnet for biler, bliver det endnu mere oplagt tilfældet, og jeg skal her erindre om den nødvendige »just in time delivery« – dette begreb, som gør, at det er nødvendigt, at en vare ankommer hurtigt og nøjagtigt på det tidspunkt, hvor den er forventet.

Men bortset fra det støtter vi naturligvis, at de havne, vi skal have, skal være så gode, så

moderne, så up to date som muligt, og det forslag til vedtagelse, der er fremsat, er også stillet på CD's vegne. Jeg vil godt gratulere hr. Tommy Dinesen med, at han får den af ham forfattede tekst vedtaget i dag med et meget stort flertal.

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Man kan jo sige i forlængelse af det, hr. Arne Melchior sluttede med, at der sker den store forbrødring i dag i dette spørgsmål, og jeg skal på Dansk Folkepartis vegne sige, at vi naturligvis også støtter igangsættelsen af det udvalgsarbejde, som er skitseret i forslaget til vedtagelse om havnenes fremtid. Vi er derfor også medforslagsstillere til forslaget til vedtagelse, og faktisk har vi lidt svært ved at se, med hvilken begrundelse det overhovedet er muligt at argumentere imod det. Den eneste begrundelse, vi måske kunne finde, var, at udvalget ville fungere som en syltekrukke i stedet for at komme i gang med nogle initiativer nu. Men med den tidsgrænse, der er sat, tror vi faktisk, at det er muligt at bruge resultaterne af udvalgsarbejdet til at få en fortsat god debat om havnenes fremtid.

Jeg vil også sige, at vi i Dansk Folkeparti er meget enige i de synspunkter, hr. Kai Dige Bach kom med om det grundlag for coastertrafik, som er nødvendigt, for at havnene kan blomstre til gavn for de investeringer osv., som er nødvendige. Samtidig vil jeg sige, at det er vores holdning, når vi kommer frem til den videre diskussion, efter at udvalgsarbejdet er tilendebragt, at der selvfølgelig skal findes frem til en afbalanceret fordeling af godstrafikken på banenettet, vejnettet og søvejen, og det er klart, at der også skal tages miljøhensyn. Men det, der er afgørende for os, er naturligvis, at vi finder frem til nogle ordentlige konkurrenceforhold, der sikrer en fri konkurrence mellem de forskellige muligheder for transport. Konkurrence er også på dette område et rigtigt middel til at skabe sammenhæng mellem pris og kvalitet, og det er sundt og godt, hvis havnene i en god konkurrencesituation kan anspore til, at en større del af godstrafikken går over vandet. Det er helt klart vores udgangspunkt.

Endelig skal jeg sige, at vi selvfølgelig også mener, at det udvalgsarbejde, som nu påbegyndes, skal komme ind på spørgsmålet om konkurrenceforvridning. Havnene driver jo af og til virksomhed, som hidtil er varetaget af skattebetalende private skibsmæglere samt shipping-

og containerfirmaer. Det diskuterede Folketinget også i forbindelse med behandlingen af L 55, og det er en problemstilling, som vi mener også bør indgå i det udvalgsarbejde, som nu skal igangsættes. Der er behov for en klar adskillelse af havnedriften fra øvrige havnerelaterede erhverv for at undgå ulige konkurrenceforhold, og hvis det ikke er noget, udvalget tager fat på i sit arbejde, er det i hvert fald et område, vi vil komme tilbage til, når udvalget har tilendebragt sit arbejde, så vi får en videre diskussion om de forhold.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil gerne sige tak til ordførerne for den velvilje, der har været over for havnene.

Jeg vil godt sige til den sidste ordfører, hr. Kristian Thulesen Dahl, med hensyn til, at man ikke kan blive uenige, at det var det, jeg startede med at sige. Det, der er problemet for havnebestyrerne i dag, er, at man ikke har fået nogen politiske tilkendegivelser fra Folketinget om, hvor langt man må gå bl.a. med hensyn til ejerforhold og andet.

Hr. Kai Dige Bach var inde på coastertrafikken, og det er hr. Kai Dige Bach jo tit, i hvert fald når vi snakker om salte vande her i Folketingssalen. Jeg er ikke så pessimistisk som hr. Kai Dige Bach, der mener, at vi snakker for meget, uden at der sker noget. Jeg nævnte fra starten DIS og bareboat chartering, og det, at fragtraterne inden for coastertrafikken nu for en gangs skyld stiger, tror jeg vil gøre, at man her har en mulighed.

Her er jeg uenig med hr. Bent Hindrup Andersen, der tror, at bare man putter nogle penge i coasterne, når de ligger og sejler rundt, skal det nok komme alt sammen, og så kommer der liv i havnene. Det kommer ikke af sig selv. Hvis der skal liv i havnene, skal der selvfølgelig også være penge i det for dem, der køber og ejer coasterne.

Et sted, hvor hr. Bent Hindrup Andersen har ret, er med hensyn til tilskuddet. Det er bemærkelsesværdigt, at lastbiler f.eks. får tilskud for at køre med korn ned til et skib, mens et skib ikke får EU-tilskud for at fragte korn og sukker og andre ting. Jeg har ikke kunnet finde ud af hvorfor, men det er en slags subsidiering fra EU's side, der ligger i det.

Hr. Arne Melchior var inde på, at det er meget vigtigt, når det drejer sig om dør til dør-princippet eller skibstrafik i det hele taget, at det sker på præcise tidspunkter. Jeg vil godt

erindre hr. Arne Melchior om, at på Trafikudvalgets tur til Spanien, hvor vi var i Algeciras, A.P. Møllers containerhavn, fik vi netop set og læst og påskrevet om, hvor præcis man er inden for coastertrafikken. Det er sådan, at når en af A.P. Møllers coasterer går fra Spanien, kan man allerede annoncere i aviserne i f.eks. Manila, på hvilket tidspunkt det pågældende containerskib er i Manila, i Hongkong, eller hvor det nu er. Derfor er præcisionen i dag næsten større inden for skibstrafikken i sammenligning med præcisionen, når man sender et tog fra Sverige ned til Syditalien, så her har man altså lært noget.

Jeg vil sige tak til ordførerne for en velvillig behandling.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg skal blot sige til hr. Dinesen, at jeg ikke har rejst tvivl om skibsfartens præcision. Den overholdes meget flot. Men det er tidsfaktoren, jeg nævnte: at det tager for lang tid for afsenderen at lade på lastbil, køre ned til en havn, omlade til skib, sejle til en anden havn, omlade til lastbil og køre frem til modtageren. Det var det, jeg mente, og ikke, at der er noget galt med præcisionen. Jeg er helt enig med hr. Dinesen i, at skibsfarten har sine miljømæssige fordele, og at den på mange måder er attraktiv og særligt altså for meget tungt gods over lange afstande.

Så skal jeg tillade mig at rette mig selv fra før, hvor jeg talte om at sejle fra Vejle til Herning. Det var mit gamle jernbaneeksempel, jeg kom til at bruge her, hvor vi nu taler skibsfart. Det er selvfølgelig ikke ladsiggørligt at sejle fra Vejle til Herning. Jeg burde have sagt, og jeg mente, fra Vejle til Aalborg, til Frederikshavn, til Hirtshals eller andre steder. Tak, fordi jeg fik lov at korrigere mig selv.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 22 af Tommy Dinesen (SF), Helge Mortensen (S), Svend Heislerberg (V), Kai Dige Bach (KF), Vibeke Peschardt (RV), Annette Just (FP), Arne Melchior (CD) og Kristian Thulesen Dahl (DF) (se foran) vedtoges med 95 stemmer (S, V, KF, SF, RV, FP, CD og DF) mod 4 (EL).

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag til vedtagelse nr. V 23 af Bent Hindrup Andersen (EL).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

12) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 12:

Forslag til folketingsbeslutning om tiltrædelse af partnerskabs- og samarbejdsaftalen om oprettelse af et partnerskab mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Republikken Armenien på den anden side af 22. april 1996.

Af udenrigsministeren (Niels Helveg Petersen). (Fremsat 22/10 97).

Sammen med denne sag foretoges:

13) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 13:

Forslag til folketingsbeslutning om tiltrædelse af partnerskabs- og samarbejdsaftalen om oprettelse af et partnerskab mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Republikken Aserbajdsjan på den anden side af 22. april 1996.

Af udenrigsministeren (Niels Helveg Petersen). (Fremsat 22/10 97).

14) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 14:

Forslag til folketingsbeslutning om tiltrædelse af partnerskabs- og samarbejdsaftalen om oprettelse af et partnerskab mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Republikken Georgien på den anden side af 22. april 1996.

Af udenrigsministeren (Niels Helveg Petersen). (Fremsat 22/10 97).

15) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 15:

Forslag til folketingsbeslutning om tiltrædelse af partnerskabs- og samarbejdsaftalen om oprettelse af et partnerskab mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Republikken Usbekistan på den anden side af 21. juni 1996.

Af udenrigsministeren (Niels Helveg Petersen). (Fremsat 22/10 97).

16) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 35:

Forslag til folketingsbeslutning om tiltrædelse af rammeaftale om handel og samarbejde mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Republikken Korea på den anden side af 28. oktober 1996. Af udenrigsministeren (Niels Helveg Petersen). (Fremsat 30/10 97).

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Jens Peter Vernersen (S):

Socialdemokratiet tilslutter sig, at der oprettes en partnerskabs- og samarbejdsaftale mellem EF, Armenien, Aserbajdsjan, Georgien og Usbekistan.

Formålet med denne aftale er at styrke såvel det politiske som det økonomiske samarbejde med henblik på at fremme den økonomiske udvikling og stabilitet i området.

Aftalen er et bidrag til at udvikle på områder som handel og investeringer samt styrke de demokratiske institutioner. Men det er også vigtigt at være opmærksom på, at såvel respekten for de demokratiske og markedsøkonomiske principper som for menneskerettigheder indgår som en væsentlig del af aftalen, for så vidt angår forslagene B 12, B 13, B 14 og B 15.

Hvad angår beslutningsforslag nr. B 35 om handel og samarbejde mellem EF og Republikken Korea, tilslutter Socialdemokratiet sig også at tiltræde en rammeaftale med republikken. Vi finder det positivt, at der sker en udbygning af de økonomiske forbindelser mellem EF og Republikken Korea, samt at der kan ske en intensivering af samhandelen.

Det er også her positivt, at samarbejdet udbygges inden for industri, videnskab, miljø, energi og kultur. Det er vigtige områder at fremme samarbejdet på.

Som sagt tilslutter Socialdemokratiet sig beslutningsforslagene.

Jens Kirk (V):

I Venstre støtter vi fuldt ud de foreslåede aftaler om samarbejde mellem EU-landene på den ene side og de fem foreslåede lande på den anden side.

Vi har altid set samarbejde og gensidig anerkendelse som vigtige skridt i den rigtige retning