

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 3 stemte for, 105 imod.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

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) Anden behandling af lovforslag nr. L 203: Forslag til lov om ændring af lov om Dansk Eksportkreditfond m.v.

Af erhvervsministeren (Pia Gjellerup).
(Fremsat 19/3 99. Første behandling 25/3 99.
Betænkning 29/4 99).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

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:

12) Anden behandling af lovforslag nr. L 162: Forslag til lov om havne.

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).
(Fremsat 20/1 99. Første behandling 2/2 99. Be-
tænkning 4/5 99).

Der var stillet 11 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Svend Heiselberg (V):

Næsten daglig hører vi i tv og radio ekspertudtalelser, så nu må vi jo blive klogere.

Da vi skulle behandle havneloven i Trafikudvalget, fik jeg den idé, at vi nok hellere måtte spørge justitsministeren, om man mente, at der var nogle grundlovmæssige problemer ved at vedtage havneloven.

Vi blev enige om i Trafikudvalget, at en udtalelse fra Kammeradvokaten ville være fuldt ud dækkende. Desuden havde vi trafikministeren i udvalget, og ministeren kunne på regeringens vegne meddele, at der ikke var problemer med havneloven i forhold til grundloven.

Vi har nu fået to kommentarer fra professor, dr.jur. Peter Germer, ansat i afdelingen for offentlig ret på Aarhus Universitet, som i meget bemærkelsesværdige vendinger udtaler sig om Kammeradvokaten.

Er der dækning for professor, dr.jur. Peter Germers kommentarer til Kammeradvokaten, så er der tale om dårlig rådgivning fra Kammeradvokaten til det politiske system. Og er det ikke tilfældet, så må vi jo konstatere, at professor, dr.jur. Peter Germer har ladet sig købe til at komme med en bestemt juridisk udlægning.

Tilbage står efter denne forvirring, at havneloven, tror jeg formanden for Trafikudvalget vil meddele, skal tilbage til udvalget, og ministeren må så i samråd, osv. Kan de såkaldte eksperter så ikke blive enige, er der kun den gode, sunde fornuft tilbage, og vi må eventuelt henholde os til, at regeringen siger, at der ikke er problemer med grundloven i forbindelse med vedtagelse af havneloven.

I øvrigt er vi i Venstre tilfreds med den betænkning, som alle partier står bag, om, at staten står bag kommunerne, når det drejer sig om de naturbetingede ekstra udgifter til sluser, oprensning, dækkende værker, ydermoler, miljøforhold m.v. Udgangspunktet er, at staten fortsat skal varetage disse opgaver efter en even-

tuel overdragelse til lokalsamfundet. Det har været vigtigt for Venstre at få det præciseret.

Jeg vil også gerne benytte lejligheden til at sige ministeren tak. Det er så sjældent, at den lejlighed byder sig; men når den nu byder sig, så skal den også kunne gives i dag, fordi ministeren har været meget forstående over for, at vi fik en havnelov, som der tilsyneladende kunne skabes bred enighed om.

Ole Sohn (SF):

Det er jo en lidt besynderlig situation, at vi andenbehandler et lovforslag, når der er sat spørgsmålstegn ved, om det overhovedet er i overensstemmelse med grundlovens bestemmelser.

Vi har fået et foreløbigt svar fra ministeren, som via Kammeradvokaten har godtgjort, at vi er helt på rette spor. Der er ikke noget galt i lovforslaget, og det har vi selvfølgelig taget til efterretning i udvalget, og det gør vi også i SF. Men problemet er, at professor Peter Germer, som har lavet et responsum for Dansk Stevedoreforening og Foreningen af Areallejere i Danske Havne endnu en gang har sat spørgsmålstegn ved såvel Kammeradvokatens som ministerens tilkendegivelser.

Derfor er jeg helt enig i, at vi får lovforslaget tilbage til udvalgsbehandling mellem anden og tredje behandling, således at vi får mulighed for at få en endelig afklaring.

Det er klart, at det lægger et stort pres på ministeren, for det er jo ministeren, der kommer til at godtgøre og stå til ansvar for, at den del er afklaret. Det kan vi selvfølgelig ikke gøre i udvalget, og derfor ser jeg også frem til den redagørelse, der kommer, altså svaret på professor Peter Germers responsum.

En del af problemet kan løses, i hvert fald for en stor del af havnenes vedkommende, nemlig de havne, som bliver selvstyrehavne i kommunalt regi, med de ændringsforslag, som SF har stillet, hvor vi har foreslået, at man i stedet for at overgå til aktieselskabsformen kan lave et driftsselskab i en kommunal selvstyrehamn, sådan at man enten selv eller i samarbejde med private aktører kun laver driftsselskabet i aktieselskabsform. Så vil man kunne komme ud over en stor del af problemet og måske også tage lidt af brodden af det.

Derfor skal jeg selvfølgelig også anbefale, at man stemmer for de af SF stillede ændringsforslag.

Søren Kolstrup (EL):

Enhedslisten kan fuldt ud tilslutte sig, at denne diskussion bliver ført endnu en gang i udvalget. Dertil vil jeg godt føje, at vi jo her står med endnu en liberaliseringslov, hvorefter havne kan sættes på aktier. På den ene side får de offentlige havne en række nye og gode muligheder, på den anden side risikerer man, at det bliver gjort til en del af almindelig kommerzialisme og spekulation, når havne kommer på aktier.

Derfor har Enhedslisten ønsket, at man kunne ændre loven, sådan at man fik båndlagt overskuddet til udelukkende at gå til havnedrift. Noget sådant har vi fået at vide ikke kan lade sig gøre, og dermed har Enhedslisten sådan set fået bekræftet, at der er al mulig grund til at stemme imod dette lovforslag, i hvert fald hvis det fortsat har den form, som vi kender i dag.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg forstår, at hr. Søren Kolstrup er betænkelig ved, at man effektiviserer havnene, sådan at de kan blive et aktivt instrument i transportkæden, så vi kan få flyttet transporterne væk fra landevejen og over på søsiden. Det må jeg selvfølgelig tage til efterretning.

Men har jeg ikke ret i, at hvis en kommune i dag beslutter, at den ikke vil have en havn, så kan man nedlægge havnen, plante til med rosmarin og sælge det til kontorbygninger? Så muligheden for at gøre andet med havnearealerne er til stede i dag.

Det er ikke noget nyt, der kommer i forbindelse med aktieselskabsmuligheden. Aktieselskabsmuligheden giver jo faktisk havnene en reel mulighed for at kunne tiltrække ny kapital og dermed blive et aktivt alternativ til landtransporten.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Hr. Ole Sohn har jo fuldstændig ret i, at en mulighed for at få kapital trukket til en havn jo er at lave aktieselskaber. Det er da fuldstændig korrekt. Problemet er blot, at man dermed også risikerer at blive gjort til en del af den almindelige spekulation, og at man risikerer, at de fælles værdier bliver trukket ud af havnene, og det kan jo næppe være en opgave for socialister, der går ind for, at der skal være en fælles infrastruktur.

Så har hr. Ole Sohn endnu et argument, der hedder, at i dag kan man jo også lave dispositioner over havnene, som absolut ikke har med havnedrift at gøre. Ja, men det er jo ikke et argument for at gøre ondt værre.

Formanden:

Hr. Ole Sohn, en kort bemærkning. . . Frafalder. Så er det trafikministeren.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Først skal jeg kommentere dette interessante grundlovsspørgsmål.

Jeg vil gerne sige til hr. Svend Heiselberg og til hr. Ole Sohn, at jeg er helt tryk ved at skulle stå inde for, at det lovforslag, der her foreligger, som jeg glæder jeg mig over at vi også kan samles meget bredt om, ikke er grundlovsstridigt.

Det, spørgsmålet drejer sig om, er: Bliver man medejer af købmandsbutikken, bare fordi man har handlet der i 20 år? Til det er svaret vel klart: Nej, det gør man ikke. Bliver man medejer af en havn, bare fordi man har brugt den i 20 år? Nej, det gør man selvfølgelig ikke. Derfor er der efter min opfattelse ingen tvivl om, at Kammeradvokatens rådgivning til regeringen og til Folketinget i det her spørgsmål er fuldstændig soleklar.

Jeg har naturligvis ikke noget imod, at vi drøfter sagen endnu en gang i Folketingets Trafikudvalg, og jeg kommer gerne, så vi er helt på det rene med, hvad det er, vi beslutter, og hvad det er, der er relationerne til grundloven i den her sammenhæng.

Så er der det spørgsmål, som hr. Ole Sohn nævner, med, at man kan give selvstyrehavnene mulighed for at etablere et driftsselskab. Så skulle man jo også have løst det problem med grundloven, hvis der nu var et problem, men som jeg lige har sagt: Der er ikke noget problem med grundloven. Til gengæld vil hr. Ole Sohns ændringsforslag bare skabe nye problemer, og derfor kan jeg ikke anbefale, at man vedtager det.

Over for hr. Søren Kolstrup vil jeg gerne understrege, at i lovforslaget om, at man kan overgå til aktieselskabsform i havnene, ligger der samtidig nogle stærke bindinger på, hvordan et overskud skal bruges. Der skal klart tilgodeses henlæggelser til investeringer, sådan at havnen har udviklingsmuligheder, og først når

alle disse hensyn er taget, er der som i ethvert andet aktieselskab – men altså her med så stærke bindinger – mulighed for at tage et eventuelt overskud ud.

Jeg vil gerne slutte med at takke udvalget. Jeg synes, udvalget har bestræbt sig meget på at samle – og det er lykkedes – et meget bredt flertal for lovforslaget, og jeg er sikker på, at vi også efter drøftelsen mellem anden og tredje behandling vil have et meget bredt flertal for lovforslaget her i Folketinget, og det er jeg meget glad for.

Tak for det.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg forstår ikke helt ministerens bemærkning om, at SF's ændringsforslag skulle volde problemer. Jeg er opmærksom på, at havneloven jo er blevet til på baggrund af en betænkning og et udvalgsarbejde, hvor de forskellige aktører og interessegrupper har været involveret, og det er en meget fin afvejning af de forskellige interesser.

Jeg er godt klar over, at det ændringsforslag, vi stiller, er meget i tråd med bl.a. de ønsker og forestillinger, man gør sig i Sammenslutningen af Danske Havne, men jeg kan ikke se, at det ændrer havnelovens idé, og jeg forstår ikke, at ministeren er så optaget af at bevare den balance, alene af den grund, at det er en anden part, Dansk Stevedoreforening og Foreningen af Areallejere i Danske Havne, der i den grad er løbet fra et fælles forlig med den sag, de satte i gang med professor Peter Germer. Derfor mener jeg altså ikke, at ministeren behøver have samvittighedskvaler over at støtte et i øvrigt udmærket forslag fra SF.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg skal ikke forlænge debatten her, men da vi ikke er betænkingsberettigede i Trafikudvalget, skal jeg kun redegøre for vores stilling.

Den er, at vi kan støtte det ændringsforslag, der er stillet af trafikministeren, og i øvrigt støtter vi lovforslaget selvfølgelig, ligesom tidligere ordførere har sagt, i tillid til, at vi ikke gør noget forkert, altså at det ikke er på kant med grundloven.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 12 stemte for, 92 imod.

Ændringsforslag nr. 5 forkastedes uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 2 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 3 forkastedes, idet 12 stemte for, 92 imod.

Ændringsforslag nr. 4, 6, 9 og 10 forkastedes uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 7, 8 og 11 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af lovforslag nr. L 240: Forslag til lov om ændring af tjenestemandspensionsloven, tjenestemandsløven og en række andre love. (Opfølgning på nedsættelsen af folkepensionsalderen, ændring af reglerne om tjenestemandsrätterne, afskedigelse af åremålsansatte, ansættelse af personer uden dansk indfødsret m.v.).

Af finansministeren (Mogens Lykketoft). (Fremsat 28/4 99).

Sammen med denne sag foretoges:

14) Første behandling af lovforslag nr. L 241: Forslag til lov om ændring af lov om valg til Folketinget. (Konsekvensændringer som følge af nedsættelsen af folkepensionsalderen fra 67 til 65 år).

Af Ivar Hansen (V), Birte Weiss (S), Henning Grove (KF), Poul Nødgaard (DF) og Margrete Auken (SF). (Fremsat 29/4 99).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Ole Hækkerup (S):

Med finanslovsaftalen for 1999 gennemførtes en nedsættelse af folkepensionsalderen og en ny fleksibel efterløn som led i et nyt tilbagetrækningssystem.

Lovforslag nr. L 240 handler først og fremmest om at tilpasse reglerne i tjenestemandsløven og tjenestemandspensionsloven til elementerne i et nyt tilbagetrækningssystem, herunder selvfølgelig nedsættelsen af pensionsalderen til 65 år.

Derudover er der i lovforslaget en række andre og vigtige ændringer, som jeg kort skal vende tilbage til.

Endelig skal jeg sige, at tilpasningen til det nye tilbagetrækningssystem har været forhandlet i forbindelse med overenskomst 1999.

Først og fremmest nedsættes aldersgrænserne i begge lovforslag til 65 år som følge af den tidligere nævnte lavere pensionsalder. Dernæst ændres forholdene for tjenestemænd, der går tidligere fra end ved pensionsalderen. Både i dag og i fremtiden vil tjenestemænd efter det 60. år kunne gå på førtidig alderspension. I de tilfælde nedsættes pensionen med et førtidspensionsfradrag. Det gøres i dag og også i fremtiden med dette forslag.

Fradraget fastsættes ved aftale med tjenestemændenes centralorganisationer. Dernæst ydes der indtil det 67. år et tillæg til pensionen, det såkaldte »under 67-års-tillæg«. Det ændres naturligvis nu til et »under 65-års-tillæg«. Ligeledes ændres reglerne for opsat pension og rådighedsløn i overensstemmelse hermed.

Derudover er der en række ændringer, og det drejer sig kort om følgende: Reglerne for ansættelse af tjenestemænd bliver udvidet til også at gælde personer fra andre lande end EU-lande