

fællesskab, men det er altafgørende, at vi respekterer deres forskellighed og deres størrelse, som forslaget til vedtagelse også lægger vægt på.

Ministeren nævnte her til sidst spørgsmålet om, hvorvidt den uafhængige evalueringsenhed skulle ligge i Danida-regi eller ej. Det kan selvfølgelig diskuteres. Kristeligt Folkeparti har foreslået, at man eventuelt kunne udbygge Rigsrevisionen med henblik på at varetage en sådan uafhængig evalueringsenhed. Men lad nu den diskussion ligge. Det kan vi ikke få flertal for; det har jeg indset for længst.

Jeg er tilfreds med, at ministeren i dag har givet tilsagn om at fortsætte og forstærke indsatsen for bedre evalueringer og også om at tage en diskussion om benyttelsen af udenlandske og danske konsulentvirksomheder. Jeg er enig i, at det er blevet bedre, men når vi synes, at dette forhold er specielt problematisk, er det jo, fordi Danmark er et lille land, og vi har i virkeligheden ikke så forfærdelig mange konsulentvirksomheder. Selv om de gør et godt stykke arbejde, er der i hvert fald det problem, at en del af dem både er med til at lave forprojekter og er med til at evaluere forskellige bistandsprojekter, og det kan fra tid til anden give lidt problemer med kasketterne efter Kristeligt Folkepartis opfattelse.

Jeg er tilfreds med den opbakning, der har været til det forslag til vedtagelse, som vi er en række partier der har fremsat her i dag. Specielt er jeg tilfreds med, at ministeren også har givet tilsagn om i højere grad at inddrage Folketinget i drøftelserne om et fremtidigt evalueringsprogram. Det forventer jeg mig meget af, for dér kommer vi ud over den rent tekniske diskussion, så vi også får den diskussion af, hvad det er for nogle kriterier, vi skal prioritere i bistanden, som forskellige ordførere har lagt vægt på. Det synes jeg sådan set ikke er så ringe et udkomme endda af den debat, vi har haft her i dag.

Danmark gør det godt på udviklingsområdet, både kvantitativt og kvalitativt, men vi kan gøre det bedre, og det er et flertal i Folketinget enig om.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 20 af Jann Sjørnsen (KRF), Claus Larsen-Jensen (S), Jens Hald Madsen (V), Per Stig Møller (KF), Jørgen Estrup (RV) og Peter Duetoft (CD) (se foran) vedtoges med 83 stemmer (S, V, KF, SF, CD, RV, KRF og Frank Dahlgaard (UP)) mod 2 (FRI); 11 (DF og EL) stemte hverken for eller imod.

Hermed var følgende forslag bortfaldet:  
Forslag nr. V 21 af Klaus Kjær (DF).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

### 6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 27:

#### Forslag til folketingsbeslutning om etablering af Copenhagen Malmö Port.

Af Kaj Ikast (KF), Gitte Lillelund Bech (V) og Arne Melchior (CD) m.fl.  
(Fremsat 4/11 99).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Første næstformand** (Ole Løvig Simonsen):  
Inden trafikministeren får ordet, vil jeg endnu en gang henstille til, at der bliver ro i salen af hensyn til lydforholdene. Værsgo!

**Trafikministeren** (Sonja Mikkelsen):  
Tak!

Det her beslutningsforslag om etablering af Copenhagen Malmö Port er et forslag, som regeringen egentlig finder er overflødigt.

Regeringen har allerede i sit lovkatalog tilkendegivet, at den vil fremsætte et lovforslag, der bl.a. skal muliggøre et samarbejde mellem Københavns Havn og Malmø Havn, og jeg forventer, at lovforslaget kan fremsættes inden jul. Regeringen er altså positivt stemt over for et samarbejde mellem de to havne og har ingen intentioner om at hindre Københavns Havns udvikling, snarere tværtimod. Et samarbejde vil tillige medvirke til at fremme integrationen i Øresundsområdet. Regeringen har dog endnu

ikke taget stilling til et konkret forslag om samarbejdet.

Det er som nævnt min holdning, at beslutningsforslaget er overflødig, da regeringen under alle omstændigheder vil arbejde for at fjerne hindringerne for, at Københavns Havn kan indlede et forpligtende samarbejde med Malmø Havn for derved at sikre en sund virksomhed, også på længere sigt.

**Poul Andersen (S):**

Da vores ordfører på området, hr. Helge Mortensen, ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne fremføre følgende:

Som nævnt har regeringen allerede bebudet et lovforslag, der har samme hensigt som beslutningsforslaget, nemlig at etablere et forpligtende samarbejde mellem de to havne, Københavns Havn og Malmø Havn. Ministeren forventer, at regeringens forslag fremsættes allerede inden jul.

Derfor vil vi med sindsro afvente og se dette forslag, inden vi lægger os fast på en endelig beslutning om havnenes fremtidige organisering og struktur. Vi er positive over for ideen og tanken om fællesskabet mellem de to havne for derved at udnytte de muligheder, som den faste forbindelse over Øresund vil give for en rationalisering af havnedriften i området.

Vi afviser dette beslutningsforslag og afventer regeringens eget forslag.

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Københavns Havn har behov for en lovændring for at kunne sikre en optimal havnedrift fremover, nemlig en drift, der er baseret på et fælles datterselskab med Malmø Havn. Behovet for en lovændring har været kendt siden marts 1999, hvor Københavns Havns bestyrelse har anmodet trafikministeren om at løse problemet.

Men regeringen har i den seneste tid alene haft fokus på, hvorvidt staten er den egentlige ejer af havnen, og dermed på, hvordan staten kan fordele Københavns Havns formue – en formue, som havnens kunder i høj grad har bidraget til. Det må siges at være noget sent at få afklaret dette ejerskab.

Samtidig kan vi jo konstatere, at Københavns Havn gennem de seneste år har gennemgået en eksplosiv udvikling, hvilket vi fra Venstres side hilser velkommen. Derfor kan jeg kun sige som den danske indenrigsminister ved forhandlingerne i Rigsdagen i 1890: »Man kan ikke på én gang her i Rigsdagen sige: Nu har Københavns

Havn vokset sig stor for egen regning, nu vil vi indkassere den. Det går billigtvis ikke an.«

Jeg kan kun konstatere, at regeringen ønsker at lege Robin Hood og vil inddrage havnens aktiver frem for at sikre havnen en fortsat optimal drift. Det er der ingen der kan være tjent med.

Der står meget på spil for Københavns Havn i forbindelse med de kommende års udvikling af Øresundsregionen; transportmønstrene i Østersøen vil ændre sig, og vi kan fra dansk side ikke bare stå på sidelinjen og se Østersøens øvrige havne udvikle sig med eksplosiv hast.

For Venstre er det vigtigt, at den manglende lovgivning fra Folketingets side ikke hindrer danske virksomheder i at udføre deres drift på optimal vis. Et fælles driftsselskab mellem de to øresundshavne synes at være det bedste værn mod den stadig stigende konkurrence om gods og passagerer.

Vi må fra Venstres side dog påpege, at Københavns Havns andet formål, udvikling af arealerne, fortsat skal varetages af moderselskabet, som er Københavns Havn. Arealudviklingen vil også de kommende år være i fokus i forbindelse med skabelse af nye bydele med en blanding af byformål og erhvervs-mæssige og havnemæssige formål, som det er set i de øvrige europæiske storbyer, hvilket er endnu en grund til at sikre synergieffekterne ved et fælles driftsselskab samt at sikre en vis formue i Københavns Havn.

Fra Venstres side kan vi kun konstatere, at det, der er foregået indtil nu, er, at regeringen har puttet Københavns Havns driftsmæssige fremtid i en syltekrukke – en syltekrukke, der til forveksling ligner den, som Rasmus Larsen har malet på frisen i Vandrehallen – og det kan vi fra Venstres side ikke leve med.

Vi ønsker handling og kan derfor kun glæde os over, at regeringen med trafikministerens tale har lovet at arbejde for at fjerne hindringerne for det fælles datterselskab, men det er da pudsigt, at der først kommer skub i sagen efter fremsættelse af dette beslutningsforslag.

**Ole Sohn (SF):**

Forslaget om at danne et fælles selskab mellem Københavns Havn og Malmø Havn er en idé, som SF er meget positiv over for. Et fælles selskab giver gennem nogle af de stordriftsfordele, der ligger heri, mulighed for at udnytte investeringer og fælles markedsføring på en ny måde. Effektiviteten kan øges, og omkostningerne kan

holdes nede, samtidig med at størrelsen og den finansielle styrke giver mulighed for at fokusere på kvalitet og produktudvikling. Derved kan havnen med Øresundsregionen som base blive en af Nordeuropas ledende havneoperatører.

Samarbejdet i Copenhagen Malmö Port kan betyde opbygningen af et helt nyt transportcenter, hvor kunderne kan tilbydes transport og logistikfaciliteter på begge sider af Sundet, samtidig med at den nye bro giver en bedre og hurtigere forbindelse mellem havneanlæggene. Det vil kunne gøre havnen væsentlig mere konkurrencedygtig og tiltrække mere gods. Og jo mere gods der transporteres på skibe, jo mindre ravage giver det på landevejene.

Etableringen af Copenhagen Malmö Port skal også ses i sammenhæng med den ny havnelov, som træder i kraft her pr. 1. januar, og som jo giver danske havne bedre betingelser for at kunne deltage i den øgede konkurrence, bl.a. ved at tilføre havnene større dynamik og forbedre deres konkurrenceevne, og det vil på lang sigt være med til at fremme søtransporten og dermed de mere miljørigtige transporter.

Man kan sige, at hvor havnene primært indtil dato har været passive udbydere af infrastruktur med kajer og kraner, ja, så giver havneloven mulighed for, at havnene kan indgå i et tættere samarbejde mellem skibsmæglere, produktionsvirksomheder, rederier og andre transportvirksomheder.

Derfor støtter SF ikke alene tanken, men også det forslag, som Københavns Havn og Malmø Havn har udarbejdet om Copenhagen Malmö Port, og håber, at etableringen kan gøres mulig snarest. Men samtidig finder SF det vigtigt, at der fortsat kommer til at ske en koordinering mellem den egentlige havnedrift og udviklingen af de arealer, der ikke skal anvendes til havnedrift, således at arealudnyttelsen til byformål hele tiden sker under hensyntagen til havnedriften.

Vi forventer, at regeringen i sit lovforslag, som jo ifølge lovkatologet skal fremsættes her i nær fremtid, tager højde herfor, hvorfor vi under disse forudsætninger vil se positivt på regeringens lovforslag.

#### **Klaus Kjær (DF):**

Dansk Folkeparti støtter intentionerne i forslaget. Det er klart, at Københavns Havn og Malmø Havn ikke skal ligge i konkurrence med hinanden i den nye Øresundsregion, men snarere tværtimod indgå som et magtcentrum i

Nordeuropa med gode, øgede konkurrenceforhold over for f.eks. de nordtyske havne.

Vi synes, det er et udmærket forslag, hvor der er åbenlyse fordele ved en samdrift med stordriftsfordele og samlet administration osv., så umiddelbart støtter vi forslaget. Vi vil bare godt lige have afklaret nogle ting omkring selskabsdannelsen, for så vidt jeg er orienteret, er Københavns Havn en selvejende institution, mens Malmø Havn er et aktieselskab, og nu foreslår man så, at der oprettes et særskilt aktieselskab, CMP, hvori både Københavns Havn og Malmø Havn skal eje aktiekapitalen. Og så taler man stadig væk om Københavns Havn som moderselskab med hensyn til udvikling af arealer, der ikke skal anvendes til havneformål osv.

Men det spørgsmål omkring nogle tekniske ting vedrørende samdriften skal vi nok få afklaret. Men Dansk Folkeparti støtter forslaget.

#### **Arne Melchior (CD):**

Uden på nogen måde at kanonisere trafikministeren vil jeg dog sige, at den svartale på det foreliggende beslutningsforslag, som hun her har holdt, svarer til, hvad Vorherre ikke så sjældent siger til mig, når jeg henvender mig til ham; så hører jeg ofte det svar: Det er fint, min søn, din bøn er hørt.

Det kan vi forslagsstillere jo sige gælder om den tale, ministeren på regeringens vegne har holdt. Og jeg er da enig med Venstres ordfører i, ikke at det er overraskende, at der skulle denne her fødselshjælp til, men at det da er glædeligt, at vi har kunnet gøre noget nytte, og det er altså i den retning, det udvikler sig.

Jeg behøver ikke at sige, at CD støtter forslaget, og indtil vi har set regeringens lovforslag, skal det sandelig ligge i udvalget og være der som en advarsel til ministeren og til regeringen.

Jeg skal så blot tilføje dette – og det være sagt med store bogstaver: Vi ønsker, at det skal være en aftale mellem Malmø Havn og Københavns Havn, ikke mellem Malmø Havn og Københavns Statshavn. Havnen er sin egen, og den er Københavns, og det er ikke nogen statshavn. Og når vi kommer til det stadium, hvor vi skal vedtage det lovforslag, som jeg forstår at ministeren kommer med, skal det stadig væk være Københavns Havn.

Dette siger jeg ikke bare, fordi jeg bor i København, men det siger jeg, fordi det er bedst for Danmark.

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg må indrømme, at det undrede mig lidt, da jeg så det beslutningsforslag her ligge i rummene derovre, for det fremgår jo af regeringens lovkatalog, at der i år, her i sidste del af november, vil blive fremsat et lovforslag af regeringen. Men vi har i Det Radikale Venstre valgt at opfatte beslutningsforslaget som et, skal vi sige indspark til, hvad man kunne tænke sig fra oppositionen, fra forslagsstillernes side, at få med. Og det er selvfølgelig helt legitimt, at man allerede, inden en sag lander i udvalget, kommer med sine synspunkter om, hvad det er, man vil.

Så vi må sige, at vi ikke kan støtte forslaget, som det ligger her. Jeg kender ikke i detaljer, hvad der vil komme fra regeringen, men jeg er da sikker på, at man i udvalget kan finde frem til en god løsning på det her.

**Thorkild B. Frandsgaard (FRI):**

Frihed 2000 kan støtte forslaget om, at der åbnes mulighed for, at Københavns Havn og Malmø Havn kan lave et stort fællesskab, altså en mere international havn.

Når nu Øresundsbroen åbner, vil der automatisk ske en sammensmeltning af hele vort område både på den ene og den anden måde, og der vil opstå så store muligheder, at vi herinde skal være vågne over for det, og det gælder også området som havneområde. Så derfor kan vi støtte det her beslutningsforslag.

Men jeg kunne forstå på ministerens tale, at der allerede vil komme et lovforslag her inden jul, og det glæder vi os til at få at se. Men ministeren kan allerede nu regne med vores støtte til sådan et lovforslag om, at de to havne kan slås sammen.

Internationalt set er Københavns Havn og Malmø Havn ikke blandt de store, tværtimod, men kan de nu blive slået sammen, bliver det jo en betydelig havn, i hvert fald her i Nordeuropa. Og som jeg kunne se i en information, der kom fra Københavns Havn, er det jo tydeligt, at de er dygtige på hver sit område, og hvis sådan to, der er dygtige på hver sit område, bliver slået sammen, kan der jo kun komme noget godt ud af det.

Så vi ser frem til det endelige lovforslag, og ministeren kan regne med, at vi vil støtte det.

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**  
Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Kaj Ikast.

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil gerne takke ordførerne for det i princip store medhold til dette beslutningsforslag. Jeg tror bare ikke, at vi mener det samme med det alt sammen, desværre.

Jeg er til gengæld meget enig med hr. Arne Melchior's udlægning af Københavns Havn. Det siger jeg, fordi ejerforholdet er sådan.

Jeg vil gerne sige: Det kan ikke gå hurtigt nok. Når Det Radikale Venstre ikke kan forstå, hvorfor vi har fremsat det her, kan jeg sige, at det faktisk er, fordi det egentlig var færdigforhandlet i foråret og klart til at blive gennemført, og det var ikke oppositionen, der holdte bagud og havde tabt pusten. Det var regeringen, der ikke kunne blive enig om, hvad den skulle fremsætte.

Vi mener, at der er stor brug for de to havnes sammenslutning, så de gamle hansesteder igen kan opstå således, at havnens kapacitet er så stor, at den kan udkonkurrere alle andre, og det kan den i det sammenspil.

Når det nu kommer sammen med broen, lufthavnen og hele vækstområdet omkring Lund, Malmø, København og Roskilde, mangler vi kun at få havnene på plads, og det skulle de gerne have været inden den 1. januar. Så derfor takker jeg for, at der er så stort et medhold i dette høje Ting. Men samtidig vil jeg gerne sige: Vi opdelte i 1992 havnen i to forskellige områder, havnedriften og dem, der skulle tage sig af salget af grundene og udvikle havneområdet. Det, der her er tale om, er et samarbejde mellem de to selvstændige havne, Københavns Havn og Malmø Havn, og det er der fremtid i.

Nu venter vi så på ministerens udspil. Ministeren har jo så kunnet høre, hvorledes Folketinget står i dag, og det vil vi tage ad notam og se på ministerens forslag. Dermed mener jeg, at vi ikke kommer med øvrige forslag, indtil vi har set ministerens endelige lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

**Afstemning**

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**  
Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør ind-

sigelse, betragter jeg det som vedtaget.  
(Ophold). Det er vedtaget.

---

#### **Meddelelser fra formanden**

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**  
Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen,  
onsdag den 24. november 1999, kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til  
den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 16.37

---