

at alle kommuner vil gøre det godt, men hvad nu, hvis der er en kommune, der ikke gør det godt?

(Kort bemærkning):

Trafikministeren (Flemming Hansen):

I det tilfælde har borgerne jo i L 105, som vi formentlig vedtager engang her i december eller i januar, en fuldstændig klar beskrivelse af, hvilke krav de kan stille. Det har de ikke i dag, men meningen med lovforslaget er jo netop at præcisere, hvad lovgrundlaget er, og når vi præciserer det, er det selvfølgelig naturligt, at det også skal stå i lov om trafikkselskaber, når vi kommer frem til at behandle strukturreformen i løbet af året. Det siger da sig selv.

Kl. 12.00

Formanden:

Tak til trafikministeren.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden

Formanden:

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 12.01

Mødet genoptaget kl. 13.00

Den næste sag på dagsordenen var:

11) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 20:

Forslag til folketingsbeslutning om ligestilling af havnene med hensyn til at kunne udføre skibsrelaterede hjælpetjenester og havnerelateret operatørvirksomhed.

Af Helge Mørtensen (S) m.fl.

(Fremsat 19/10 2004).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Forslagsstillerne ønsker at pålægge regeringen at fremsætte et forslag til ændring af havneloven. Socialdemokratiet ønsker således at give alle kommunale selvstyrehavne og helt eller delvis kommunalt ejede aktieselskabshavne mulighed for at udføre så vel skibsrelaterede hjælpetjenester – for at alle skal forstå, hvad det er, vil det sige bugsering, lodstjeneste og trosseføring – som havnerelaterede operatørvirksomheder, dvs. terminaloperatørvirksomheder, stevedoring og lagervirksomhed.

Regeringen finder det naturligt, at der til staidighed er fokus på, at erhvervshavnene skal have de bedst mulige rammer. Det er centralt for at sikre deres fortsatte udvikling, og det er nødvendigt. Særlig opmærksomhed er rettet mod, at rammevilkårene for transporterhvervene får særlig betydning i den globale udvikling med en stigende international arbejdsdeling.

Den nuværende havnelov er bygget op omkring den grundlæggende betragtning, at havnens hovedopgave er at anlægge og drive infrastruktur. Denne betragtning er bl.a. baseret på, at man har villet sikre en fornuftig arbejdsdeling mellem offentlige og private aktører i havnetjenesten.

Der er så en række havne, der ved vedtagelsen af den nuværende havnelov i 1999 fik lov til at fortsætte med at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester som bugsering og slæbebådsvirksomhed. Det skyldtes, at man ikke mente, at man kunne fratage disse havne en ret, de har haft uimodsagt i mange, mange år.

Forslagsstillerne ønsker en generel ophævelse af de nuværende begrænsninger på, hvilke opgaver havnene må udføre. Som jeg tidligere har redegjort for, mener jeg ikke, at det kan ske uden videre, men at det tværtimod bør overvejes me-

get, meget nøje. Særligt skal det sikres, at der ikke påføres private operatører en ubillig konkurrence fra offentligt støttede virksomheder.

Derfor kan regeringen ej heller tilslutte sig Socialdemokratiets beslutningsforslag i den foreliggende form. Jeg mener, at forslaget er for vidtgående. Det betyder dog ikke, at regeringen er fuldstændig afvisende over for at ændre på de nuværende funktionsbegrænsninger i havneloven. Der kan være tilfælde, hvor det er fornuftigt at give havnene lov til at forsøge sig med skibsrelaterede hjælpetjenester.

Jeg har i forvejen en begrænset adgang til at give en dispensation til havnene til at udføre havnerelateret operatørvirksomhed som f.eks. stevedoring og lagervirksomhed, og det har jeg faktisk gjort i et enkelt tilfælde.

Jeg er indstillet på i denne folketingsssamling at fremsætte et lovforslag om, at der etableres en forsøgsordning. Den ordning vil indeholde en meget begrænset adgang til, at jeg også kan give dispensation til en kommunal selvstyrehavn eller kommunal aktieselskabshavn, der ønsker at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester.

Jeg forestiller mig, at forsøgsordningen tænkes alene at omfatte et begrænset antal større havne, der i de sidste 3 år har haft en årlig godsomsætning på mindst 3 mio. t gods. En dispensation vil f.eks. kunne blive givet, når havnen er i stand til at dokumentere, at en skibsrelateret hjælpetjeneste ikke fungerer tilfredsstillende i privat regi. Derudover kunne et vilkår for dispensationen være, at aktiviteten skal udskilles fra den øvrige havnedrift og udføres i et skattepligtigt selskab, der i givet fald kan omfatte fælles ejerskab og drift med private aktører.

Da der vil blive tale om en forsøgsordning, vil jeg lægge vægt på, at ordningen evalueres med henblik på, at erfaringer fra ordningen kan indgå i regeringens fortsatte arbejde med at skabe gode vilkår for havnene og den intermodale godstrafik.

Fjerde næstformand (Aage Frandsen):

Tak til trafikministeren. Så går vi i gang med ordførerrækken, fru Gitte Lillelund Bech.

Kl. 13.05

Gitte Lillelund Bech (V):

Det socialdemokratiske beslutningsforslag, som vi her behandler, ønsker at give alle helt eller delvist kommunale havne mulighed for at udføre bugsering og operere terminaler ud over den

primære opgave, som havnene har, nemlig at stille infrastruktur til rådighed.

I Venstre er vi glade for fri konkurrence. Vi mener, det er vigtigt, at vi giver de bedst mulige rammer for erhvervshavnene, men samtidig må vi også sige, at den grundlæggende hovedopgave for de kommunale havne er at anlægge og drive havneinfrastruktur. Det er ud fra en tanke om, at vi med skattekroner i ryggen stiller infrastrukturen til rådighed, men at alt andet arbejde varetages af private i konkurrence med hinanden. Således ønsker vi ikke fra Venstres side, at private operatører skal udsættes for en ublu konkurrence fra det offentlige og fra offentligt støttede virksomheder på områder, hvor det naturligt kan drives af private operatører.

Vi er dog opmærksomme på, at ved vedtagelsen af den nuværende havnelov var der kommunale havne, der fik ret til fortsat at udføre bugsering og slæbebådsvirksomhed. Herved er der i dag ikke parallelitet mellem de kommunale havne, ligesom der i øvrigt ikke er parallelitet i størrelsen af de kommunale havne.

Vi kan med Socialdemokraternes forslag se, at der kan være behov for forskellige løsninger afhængig af eksempelvis havnenes størrelse og beliggenhed, og det kan meget vel være, at vi skal kigge på det. Men som forslaget ligger her med en fuldstændig fritstillelse for alle kommunale eller delvist kommunale havne til at drive bugsering, slæbebådsvirksomhed m.v., kan vi simpelt hen ikke støtte det, og derfor vil vi stemme nej til forslaget.

Poul Fischer (DF):

Dette beslutningsforslag fra Socialdemokratiet lægger op til, at alle kommunale selvstyrehavne og aktieselskabshavne, der er helt eller delvist ejet af kommuner, skal kunne udføre skibsrelaterede hjælpetjenester og havnerelateret operatørvirksomhed, hvilket der ikke er mulighed for med den nugældende havnelov.

Af bemærkningerne til forslaget fremgår det, at der ikke er tale om ideologi, men at det alene er et ønske om at frigøre markedskræfterne for at sænke omkostningerne for dermed at gøre havnene konkurrencedygtige, og det lyder jo meget godt.

Den nuværende havnelov er fra 1999, og det blev ved lovens udformning indskærpet, at det skulle sikres, at en kommune ikke bliver erhvervsdrivende på lige fod med det private erhvervsliv, ligesom det i bemærkningerne til § 10, stk. 3, anføres, at det ikke er hensigten med for-

slaget, at der skal gives kommuner adgang til gennem et havneaktieselskab at drive erhvervsvirksomhed. Dansk Folkeparti kan støtte den nuværende havnelovs intention og bemærkninger.

Derfor kan vi ikke støtte det fremsatte beslutningsforslag, der åbner porten på fuld gab. Vi kan derimod støtte, at der som en forsøgsordning indføres mulighed for, at en kommunal selvstyrehavn eller en kommunal aktieselskabshavn kan få en dispensation til at udføre de af Socialdemokratiet foreslåede tjenester, når havnen kan dokumentere, at de skibsrelaterede hjælpetjenester ikke fungerer tilfredsstillende i privat regi bl.a. med hensyn til serviceniveau og prisniveau. En sådan dispensation skal meddeles i passende åremål og på nærmere fastsatte vilkår, så man undgår krydssubsidiering og konkurrenceforvridning. Denne forsøgsordning kan så evalueres for senere at kunne indføres i havneloven som en permanent ordning, såfremt den fungerer tilfredsstillende.

Fjerde næstformand (Aage Frandsen):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Kaj Ikast.

Kaj Ikast (KF):

Fra Det Konservative Folkepartis side havde vi jo en meget stor omgang i 1999, da vi lavede den nuværende havnelov. Det var meget besværligt, og der var mange havne, men jeg synes, at vi fik lavet en god løsning. Også i det tilfælde blev der givet tilladelse til skibsrelateret virksomhed og hjælpetjenester. Der blev givet lov til bugsering og slæbebådsvirksomhed, og der blev lavet en hel masse dispensationsmuligheder.

Der er altså kun gået de her godt 5 år. Jeg ved godt, at der er mange havne, der er faldet fra. Så vidt jeg husker, lovgav vi i 1999 for 104 havne, da vi gjorde det op, og vi har vel cirka det halve i dag. Det er i hovedsagen de mindre havne, der er faldet væk.

Kl. 13.10

Jeg synes, at det forslag, der kommer fra Socialdemokratiet, er lige barskt nok, men jeg kan støtte ministerens forslag om, at vi laver en forsøgsordning. Hvis vi skulle have lavet en fejl i 1999, er vi selvfølgelig villige til at indrømme det, og hvis der er en enkelt ting ovre på Vestkysten eller andre steder, vi skal have løst, som ikke blev løst dengang, vil jeg støtte ministerens forslag.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det her forslag drejer sig jo om at give de helt eller delvist kommunalt ejede havne de samme muligheder, som de private har. Der tages forbehold for, at der selvfølgelig skal være gennemsigthed i regnskaber, at der ikke skal være krydssubsidiering. Man har altså taget både livrem og seler på for at lave noget, der er gennemsigtigt.

Jeg var ikke i sin tid med til at lave havneloven. Det er sådan med nogen undren, at jeg læser det her, for kan det virkelig passe, at man ikke er parat til at give det kommunale selvstyre, det kommunale land, den mulighed for at være med for at udvikle et lokalområde? Det må altså kun overlades til de private. Man er altså ikke parat til at give det offentlige de betingelser, som sætter det lige med det private. Jeg hørte det på ministeren, og jeg hørte det i de indlæg, der har været indtil nu, at man ikke er parat til at give den åbenhed.

Hvad er det for en underlig indstilling til fri konkurrence? Det er en begrænsning af det offentlige mulighed, når de følger spillereglerne, og dermed i denne her sammenhæng også det lokale islet. Det kan jeg simpelt hen ikke forstå. Dermed siger jeg også, at vi er positive over for forslaget.

Martin Lidegaard (RV):

I England har trafikministerens partifæller et ordsprog, der hedder: If it ain't broken, don't fix it. Det betyder: Hvis den ikke er i stykker, så lad være med at reparere den. Vores overordnede holdning til den havnelov, der ligger, er, at den sådan set er udmærket, og at den har en klar adskillelse dér, hvor den skal have en klar adskillelse, nemlig mellem infrastruktur og tjenesteydelser i havnene. Det er der mange gode fordele ved.

Når det er sagt, så ved vi jo alle sammen godt, hvorfor vi står her i dag, og det er, fordi vi har nogle konkrete problemer i nogle konkrete havne, hvor det virker ret besynderligt, at man har foretaget nogle investeringer og man ikke kan benytte dem til gavn og glæde for alle.

Min anbefaling til ministeren og til forslagsstillerne vil derfor være, at de sætter sig ned og få løst det her problem. Om det så er med en dispensation, eller det er med en forsøgsordning, som Dansk Folkeparti er inde på, eller hvordan man skal gøre det, synes jeg at jeg vil overlade til dem at finde ud af. Jeg vil sige det sådan, at jeg ikke nærer noget stort ønske om at ændre hele

havneloven, men jeg nærer et stort ønske om, at denne konkrete problemstilling bliver løst, og det håber at jeg man kan finde ud af.

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg synes, det kan virke lidt overraskende, hvis Det Radikale Venstre mener, at der er et problem, og at det skal løses, men at det bare ikke må gøres på den enkle måde, som det foreslås af ministeren, nemlig i form af et lovforslag.

Det synes vi nu fra Enhedslistens side er udmærket. Vi vil gerne takke ministeren for forslaget. Det håber jeg ikke bekymrer ministeren for meget, men det vil vi ikke desto mindre.

Kl. 13.15

Tove Videbæk (KD):

Hensigten med det her forslag er jo sådan helt generelt at ophæve de nuværende begrænsninger på, hvilke opgaver alle havne må udføre. Det er en meget vidtgående beslutning, som måske ikke er så nem lige at tage sådan en torsdag kl. 13.

Trafikministeren har i forvejen adgang til at give dispensation til havne til at udføre havne-relateret operatørvirksomhed, f.eks. stevedoring og lagervirksomhed. Vi har ligeledes hørt, at trafikministeren i denne folketingsssamling vil fremsætte et lovforslag, hvorved der kan etableres en forsøgsordning, som ifølge ministeren skulle omfatte et begrænset antal større havne. En dispensation vil f.eks. kunne blive givet, hvis det kan dokumenteres, at den skibsrelaterede hjælpetjeneste ikke fungerer tilfredsstillende.

Fra Kristendemokraterne side ser vi frem til det forslag, som trafikministeren vil komme med, som tager hensyn til alle de elementer og parter, der bør tages hensyn til i en sådan ny lov. Det er jeg en lille smule mere tryk ved end ved blot med et pennestrøg at ophæve alle begrænsninger i et hug her i dag. Vi ved, at området og havnebranchen osv. ønsker ny lovgivning på området, og vi ser frem til forslaget om det.

Dette forslag kan vi ikke støtte.

Fjerde næstformand (Aage Frandsen):

Tak til ordføreren. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Helge Mortensen.

Helge Mortensen (S):

Jeg vil gerne indledningsvis sige, at forslaget her i og for sig er en genfremsættelse af et forslag, som vi sidste år havde om en ændring af havneloven.

Problemstillingen, som vi her peger på, pegede vi på sidste år, og vi gjorde det faktisk også i 1999 sammen med SF's ordfører, og dengang medførte det en dispensationsmulighed. Det er ikke en ny situation, det er faktisk en for havnene meget dårlig situation, som havneloven efterlader.

Ellers er jeg enig i, at vi har en god havnelov, men på dette område, en ligestilling i forhold til konkurrencemulighederne, har havneloven og bliver havneloven ved med at have en svaghed. Det har den, fordi de offentlige havne ikke kan udføre det på nøjagtig samme måde, som private havne kan. Dermed ligger der måske indirekte en appel om, at man skal privatisere havnene, hvilket vi ikke mener hverken er rigtigt eller rimeligt, hverken over for kommunerne eller over for havnene.

Men det handler også om en ligestilling imellem de havne, som fik kommunal status med den sidste havnelov, og de havne, som har en længere historie og en historisk udvikling, og som har lov til at udføre de tjenester, som vi her foreslår.

Der står faktisk i havneloven, at det kan de ikke gøre i al evighed. De skal ophæves efterhånden, som man laver nyanskaffelser eller laver om på aktiviteterne. Her ved vi, at ministeren ikke håndhæver den del af havneloven. Det vil vi heller ikke anbefale ham at gøre, for vi mener, at vi faktisk skal den anden vej rundt, sådan at alle havne bliver ligestillede. Det gælder også i forhold til de monopoler, der er i havnene, og her tænker jeg ikke mindst på bugseringsområdet, på Schwitzer, der har næsten 100 pct. monopol.

Jeg har bemærket, at regeringen på mange andre områder ønsker en konkurrence og en ligestilling, f.eks. på ældreområdet, mellem de kommunale og private virksomheder. Her var der mulighed for også at lave en ligestilling, sådan at kommunale virksomheder med alle de afgrænsninger, der kan gøres og vil blive gjort i forhold til krydssubsidiering, kan give en konkurrence på området.

Endelig må jeg sige, at vi også i forhold til udenlandske virksomheder har en svaghed i havneloven. Det bør være sådan, som det er i enkelte danske havne, men som er almindeligt andre steder, at man kun skal henvende sig et sted for både at få lov til at ligge til kaj, få bugsering, få lodsning og få betjening i den samme havn, i stedet for at man skal lave fire til fem kontrakter med forskellige monopoler – en be-

sværkelig måde at drive havn på. Dette vil vores forslag også løse.

Jeg har så noteret mig, at ministeren vil komme med et forslag, som går ud på at øge dispensationsmulighederne. Jeg vil gøre opmærksom på, at ministeren jo allerede har en dispensationsmulighed, som kunne have været brugt.

Jeg er glad for, at vores forslag i hvert fald har animeret ministeren til at tænke sig om en ekstra gang og gøre noget ved det ved at komme med et forslag. Jeg vil imødesee, at vi får det forslag lagt på bordet. Jeg kan ikke forstå, hvorfor vi ikke allerede nu kan få det på bordet, og jeg vil gerne vide, hvis jeg kan spørge om det og få svar på det, om det snart kommer, og om det kommer, så det ikke alene bliver fremsat, men også bliver færdigbehandlet i indeværende folketingssamling.

Kl. 13.20

Vi vil da se på, hvilke muligheder det nye lovforslag, som ministeren kommer med, vil kunne give havnene. Men udgangspunktet er, og det vil vi gerne fastholde, formentlig også, selv om vi kan støtte en delvis imødekommelse i et forslag fra ministeren, at havneloven mangler en ligestilling konkurrencemæssigt set. Det er et udgangspunkt, som vi vil fastholde, indtil et flertal og indtil en minister vil være med til at finde en løsning.

Fjerde næstformand (Aage Frandsen):

Så har trafikministeren bedt om ordet. Ministeren blev sådan set også anmodet om det. Værsgo.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Hr. Helge Mortensen har bare ikke hørt efter, hvad jeg sagde, for jeg sagde, at jeg i denne samling ville fremsætte det lovforslag, jeg omtalte. Men det er jo ikke op til mig at vide, hvor hurtigt udvalget behandler forslaget, det er suverænt udvalgets afgørelse, men jeg fremsætter det i denne samling.

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

Afstemning

Fjerde næstformand (Aage Frandsen):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør ind-

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

Den næste sag på dagsordenen var:

12) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 46:

Forslag til folketingsbeslutning om bedre planlægning og sikring af naturværdier ved oprettelse af nye golfbaner.

Af Jørn Jespersen (SF), Aage Frandsen (SF), Anne Grete Holmsgaard (SF) og Poul Henrik Hedeboe (SF):

(Fremsat 5/11 2004).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Miljøministeren (Connie Hedegaard):

Hvem skulle nu have troet, at golfsportens ve og vel lå SF så stærkt på sinde!

Der er bestemt mange positive aspekter i det beslutningsforslag, som SF har fremsat, bl.a. ønsket om at sikre golfsporten nogle gode muligheder i fremtiden ved at skabe muligheder for, at der kan udlægges op til 100 golfbaner i Danmark.

Golf er en friluftaktivitet, der giver gode muligheder for både motion og naturoplevelser, men samtidig er det jo sådan, at golfbaner er meget arealkrævende og derfor skal placeres og anlægges efter en omhyggelig planlægning og i respekt for en lang række beskyttelseshensyn. Men med en omhyggelig planlægning kan en lang række natur- og miljøkonflikter undgås, og det er jo en samfundsinteresse, og det er selvfølgelig også en interesse for golfsportens udøvere.

Jeg er imidlertid ikke overbevist om, at det, som beslutningsforslaget her lægger op til, er rigtigt, nemlig at forsøge at ville regulere alle aspekter i forbindelse med lokalisering og drift af golfbaner ved at udarbejde en ny, samlet lov for området. Måske ville det være mere hensigtsmæssigt, at den samlede fremtidige regulering sammensattes af en række forskellige initiativer og redskaber, der både sikrer en miljø- og naturmæssig bæredygtig lokalisering og drift og samtidig giver mulighed for afvejning på baggrund af de lokale forhold.